



3 1761 116500315



CAI XC27

-782

Government  
Publications

Canada. Parliament. House of  
Commons. Standing committee  
on transport and communications  
Minutes of proceedings  
and evidence.

No 13-34. 1969-70.





Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116500315>



OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Twenty-eighth Parliament, 1969-70

73871  
Deuxième session de la  
vingt-huitième législature, 1969-1970

LIBRARY

MAR 23 1970



UNIVERSITY OF TORONTO

COMITÉ PERMANENT

DES

STANDING COMMITTEE  
ON

TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS      TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Chairman*

H.-Pit Lessard

*Président*

MINUTES OF PROCEEDINGS  
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET  
TÉMOIGNAGES

No. 13-24

TUESDAY, MARCH 3, 1970  
WEDNESDAY, MARCH 4, 1970

LE MARDI 3 MARS 1970  
LE MERCRIDI 4 MARS 1970

*Respecting*

Bill C-137

The Motor Vehicle Safety Act

*Concernant le*

Bill C-137

Loi sur la sécurité des véhicules automobiles

WITNESSES—TÉMOINS

(See Minutes of Proceedings)

(Voir les Procès-verbaux)



STANDING COMMITTEE  
ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

*Chairman:*

*Vice-Chairman:*

and Messrs.

Allmand,  
Breau,  
Corbin,  
Forget,  
Godin,  
Horner,

H.-Pit Lessard

Charles Turner

Howe,  
Mather,  
McCutcheon,  
Noble,  
Peddle,  
Portelance,

COMITÉ PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES  
COMMUNICATIONS

*Président*

*Vice-président*

et MM.

Pringle,  
Rock,  
Smith (*Saint-Jean*),  
Thomas (*Moncton*)  
Trudel—(20).

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité,*  
Robert Normand,  
*Clerk of the Committee.*

Mr. Allmand replaced Mr. Crossman on  
March 2, 1970.

M. Allmand remplace M. Crossman, le  
2 mars 1970.

Mr. Crossman replaced Mr. Smith  
(*Saint-Jean*), on March 3, 1970.

M. Crossman remplace M. Smith (*Saint-  
Jean*), le 3 mars 1970.

Mr. Smith (*Saint-Jean*), replaced Mr.  
Crossman, on March 3, 1970.

M. Smith (*Saint-Jean*) remplace M.  
Crossman, le 3 mars 1970.

## REPORTS TO THE HOUSE

THURSDAY, March 5, 1970

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

### FIFTH REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Monday, February 2, 1970, your Committee has considered Bill C-137, An Act respecting the use of national safety marks in relation to motor vehicles and to provide for safety standards for certain motor vehicles imported into or exported from Canada or sent or conveyed from one province to another, and has agreed to report it with the following amendments.

#### Clause 11

Strike out lines 26 and 27 on page 6 and substitute therefor the following:

'ises of any manufacturer, distributor, importer or consignee of imported vehicles, or any motor vehicle component'

#### Clause 13

Strike out line 40 on page 7 and substitute therefor the following:

'component described in subsection (1) of section 11 by means of or in relation to'

#### Clause 20

a) Add immediately after line 35 on page 11, the following heading and section:

##### 'REPORT TO PARLIAMENT

20. The Minister shall as soon as possible after the end of each year prepare and cause to be laid before Parliament a report on the administration and enforcement of this Act for that year.'

b) Renuméroter clause 20 as clause 21 with its same heading.

## RAPPORTS À LA CHAMBRE

Le JEUDI 5 mars 1970.

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

### CINQUIÈME RAPPORT

Conformément à l'ordre de renvoi du lundi 2 février 1970, le Comité a étudié le Bill C-137, Loi concernant l'emploi de marques nationales de sécurité pour les véhicules automobiles et prévoyant l'établissement de normes de sécurité pour certains véhicules automobiles importés au Canada ou exportés du Canada ou expédiés ou transportés d'une province à une autre, et est convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes:

#### Article 11

Retrancher les lignes 29 à 32, à la page 6 et les remplacer par ce qui suit:

«fabricant, distributeur, importateur ou consignataire de véhicules importés ou se trouve dans l'établissement d'un tel fabricant, distributeur, importateur ou consignataire, soit une pièce de véhicule automo-»

#### Article 13

Retrancher la 1<sup>re</sup> ligne de la page 8 et la remplacer par ce qui suit:

«véhicule automobile visés au paragraphe (1) de l'article 11 lorsqu'il a des raisons»

#### Article 20

a) Ajouter, immédiatement après la ligne 41 de la page 11, la rubrique et l'article suivants:

##### «RAPPORT AU PARLEMENT

20. Le Ministre doit, aussitôt que possible après la fin de chaque année, rédiger et faire déposer devant le Parlement un rapport sur l'application de la présente loi au cours de cette année.»

b) Renuméroter l'article 20 en lui attribuant le numéro 21 tout en lui conservant sa même rubrique.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (Issues Nos. 11, 12 and 13) is tabled.

Respectfully submitted,

*Le président,  
H. PIT LESSARD,  
Chairman.*

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages relatifs à ce bill (*fascicules nos<sup>e</sup> 11, 12 et 13*) est déposé.

Respectueusement soumis,

THURSDAY, March 5, 1970

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

#### SIXTH REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Thursday, November 20, 1969:

That the Standing Committee on Transport and Communications be directed to examine the subject-matter of ground transportation at airports in Canada; and

That during its consideration of the aforementioned matter, the Committee be empowered to meet in Toronto and Montreal.

your Committee held five meetings and heard 21 witnesses while sitting in Montreal in December 1969, and heard 28 witnesses while holding 6 meetings in Toronto in February 1970.

Your Committee has made considerable progress in its study of the subject-matter referred to it and wishes to pursue its consideration of the aforementioned matter by holding public hearings in other Canadian Cities.

Your Committee therefore recommends that the Minister of Transport give consideration to the advisability of having the Committee's Order of Reference enlarged by authorizing it to adjourn from place to place within Canada for the purpose of pursuing consideration of the subject-matter of ground transportation at airports in Canada.

Le JEUDI 5 mars 1970

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

#### SIXIÈME RAPPORT

Conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 20 novembre 1969:

Que le Comité permanent des transports et des communications soit chargé d'étudier la question des transports de surface des aéroports au Canada; et

Que, pendant l'étude de la question susmentionnée, le Comité soit autorisé à siéger à Toronto et à Montréal.

le Comité a tenu cinq séances et a entendu 21 témoins lors des séances tenues à Montréal, en décembre 1969 et a entendu 28 témoins au cours de six réunions tenues à Toronto, en février 1970.

Le Comité a fait beaucoup de progrès dans l'étude de la question qui lui a été déférée et désire continuer son travail en tenant des audiences publiques dans d'autres villes canadiennes.

Le Comité recommande donc que le Ministre des Transports étudie l'opportunité de faire élargir l'ordre de renvoi du Comité aux fins de l'autoriser à tenir des audiences publiques dans d'autres villes canadiennes et ainsi poursuivre son étude de la question des transports de surface des aéroports au Canada.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (Issue No. 13) is tabled.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages pertinents (fascicule n° 13) est déposé.

Respectfully submitted,

Respectueusement soumis,

*Le président,  
H. PIT LESSARD,  
Chairman.*



[Text]

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, March 3, 1970.  
(29)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9:55 a.m. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

*Members present:* Messrs. Allmand, Breau, Corbin, Crossman, Howe, Lessard (*LaSalle*), Mather, McCutcheon, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*)—(14).

*Other Member present:* Mr. Broadbent.

*Witnesses:* From the Department of Transport: Messrs. Jacques Fortier, Legal Counsel; Gordon D. Campbell, Director, Road and Motor Vehicle Traffic Safety.

The Committee resumed its clause by clause consideration of Bill C-137, concerning Motor Vehicle Safety.

Clauses 1 and 2 were allowed to stand.

Clause 3 carried.

Clause 4 was allowed to stand.

Clauses 5 and 6 carried.

Clauses 7 and 8 were allowed to stand.

Clauses 9 and 10 carried.

At 12:00 noon, with the questioning of witnesses continuing on Clause 11, the Committee adjourned until 3:30 p.m. this afternoon.

## AFTERNOON SITTING

(30)

The Standing Committee on Transport and Communications reconvened at 3:35 p.m. this day. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

*Members present:* Messrs. Allmand, Breau, Corbin, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Mather, McCutcheon, Porte-

[Traduction]

## PROCÈS-VERBAL

Le MARDI 3 mars 1970  
(29)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 9 h. 55. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

*Députés présents:* MM. Allmand, Breau, Corbin, Crossman, Howe, Lessard (*LaSalle*), Mather, McCutcheon, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Turner (*London-Est*)—(14).

*Autre député présent:* M. Broadbent.

*Témoins:* Du ministère des Transports: MM. Jacques Fortier, conseiller juridique; Gordon D. Campbell, directeur, Sécurité routière et automobile.

Le Comité reprend l'étude, article par article, du Bill C-137 relatif à la sécurité des véhicules automobiles.

Les articles 1 et 2 sont réservés.

L'article 3 est adopté.

L'article 4 est réservé.

Les articles 5 et 6 sont adoptés.

Les articles 7 et 8 sont réservés.

Les articles 9 et 10 sont adoptés.

À midi, l'interrogatoire des témoins se poursuivant au sujet de l'article 11, la séance du Comité est levée jusqu'à 3 h. 30 de l'après-midi.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(30)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 3 h. 35. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

*Députés présents:* MM. Allmand, Breau, Corbin, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Mather, McCutcheon, Portelance, Pringle,

lance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London-Est*), Trudel—(16).

*Appearing:* The Honourable Don Jamieson, Minister of Transport.

*Witnesses:* From the Department of Transport: Same as at this morning's sitting.

The Committee resumed consideration of Bill C-137 and the Chairman called Clause 4.

The Committee agreed to refer to the Minister of Transport, for consideration, a draft of a new subclause (3) to clause 4, in order that the Governor in Council shall conduct and make public test reports dealing with the compliance of motor vehicle equipment manufacturers with this Act.

Clause 4 carried.

The Chairman then called, in order, clauses 7 and 9 which were severally carried after questioning took place on each one of them.

The Chairman then called Clause 11 which after questioning, was allowed to stand.

Clause 12 carried.

Clause 13 was allowed to stand.

Clauses 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 and 1 were severally carried.

The Chairman called Clause 2 and the Committee agreed to resume consideration of a motion which was allowed to stand when presented by Mr. Skoberg at the meeting held on Thursday, February 26, 1970.

The motion reads as follows:

On motion of Mr. Skoberg,

*Resolved,—*That this Committee specifically requests representations from the Ford Motors—General Motors Corp.—Chrysler Corp. and American Motors Corp., to appear before this Committee to explain their position insofar as Bill C-137 is concerned and in particular, their position as to the effectiveness and

Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London-Est*), Trudel—(16).

*Comparaît:* L'honorable Don Jamieson, ministre des Transports.

*Témoins:* Du ministère des Transports: Les mêmes que ce matin.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-137 à l'article 4.

Le Comité décide de reporter au ministre des Transports, pour sa gouverne, un projet du nouveau paragraphe (3) à l'article 4, visant à ce que le gouverneur en conseil mène ou rende public des rapports d'essai afin de voir si les fabricants d'équipement de véhicules automobiles se conforment à ladite loi.

L'article 4 est adopté.

Les articles 7 et 9 sont adoptés séparément après avoir donné lieu à des questions.

Après délibération, l'article 11 est réservé.

L'article 12 est adopté.

L'article 13 est réservé.

Les articles 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20 et 1 sont adoptés séparément.

Au sujet de l'article 2, le Comité décide de reprendre l'étude d'une proposition de M. Skoberg qui a été réservée lors de la réunion tenue le jeudi 26 février 1970.

La proposition se lit comme il suit:

Sur une proposition de M. Skoberg,

*Il est décidé,—*Que le Comité invitera tout particulièrement les représentants des sociétés suivantes: Ford Motors, General Motors Corp., Chrysler Corp., et American Motors Corp. à venir témoigner devant le Comité afin d'expliquer leur position au sujet du Bill C-137 et en particulier au sujet de l'efficacité de

current application of the proposed motor vehicle safety standards in the regulations of the Bill and what further continuing study of vehicle design, safety is being carried out by the Auto industry.

And debate arising thereon, the question being put on the said motion, it was by a show of hands, negatived; YEAS: 5; NAYS: 7.

At 5:10 p.m., the Committee adjourned until 3:30 p.m. on Wednesday, March 4, 1970.

WEDNESDAY, March 4, 1970  
(31)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 3:41 p.m. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Breau, Corbin, Forget, Horner, Lessard (*LaSalle*), Mather, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*), Trudel—(14).

Appearing: The Honourable Don Jamieson, Minister of Transport.

Witnesses: From the Department of Transport: Messrs. Jacques Fortier, Legal Counsel; Gordon D. Campbell, Director, Road and Motor Vehicle Traffic Safety.

The Committee resumed its clause-by-clause consideration of Bill C-137, concerning Motor Vehicle Safety.

On Clause 11, on motion of Mr. Turner (*London East*),

Resolved,—That Bill C-137 be amended as follows: strike out lines 26 and 27 on page 6 and substitute therefor the following:

'ises of any manufacturer, distributor, importer or consignee of imported vehicles, or any motor vehicle component'

l'application courante des normes de sécurité proposées pour les véhicules automobiles dans les règlements du projet de loi et de faire connaître les études actuelles entreprises dans le domaine de la conception des véhicules et de leur sécurité par l'industrie de l'automobile.

Après délibération, la proposition, mise aux voix, est votée à main levée et rejetée par sept contre cinq.

A 5 h 10, la séance du Comité est levée jusqu'au mercredi 4 mars 1970 à 3 h 30 de l'après-midi.

Le MERCREDI 4 mars 1970  
(31)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit cet après-midi à 3 h. 41. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Breau, Corbin, Forget, Horner, Lessard (*LaSalle*), Mather, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*), Trudel—(14).

Comparaît: L'honorable Don Jamieson, ministre des Transports.

Témoins: Du ministère des Transports: MM. Jacques Fortier, conseiller juridique; Gordon D. Campbell, directeur, Sécurité routière et automobile.

Le Comité reprend l'étude, article par article, du Bill C-137 au sujet de la sécurité des véhicules automobiles.

Au sujet de l'article 11. Sur une proposition de M. Turner (*London-Est*),

Il est décidé,—Que le bill C-137 soit modifié par le retranchement des lignes 29 à 32, à la page 6, et leur remplacement par ce qui suit:

«fabricant, distributeur, importateur ou consignataire de véhicules importés ou se trouve dans l'établissement d'un tel fabricant, distributeur, importateur ou consignataire, soit une pièce de véhicule automo-»

Clause 11 carried, as amended.

On Clause 13, on motion of Mr. Pringle,

*Resolved*,—That Bill C-137 be amended as follows: strike out line 40 on page 7 and substitute therefor the following:

'Component described in subsection (1) of section 11 by means of or in relation to'

Clause 13 carried, as amended.

On Clause 20, on motion of Mr. Mather,

*Resolved*,—That Bill C-137 be amended:

a) by adding immediately after line 35, on page 11, the following new heading and Clause:—

*'Report to Parliament'*

Annual Report      20. The Minister shall as soon as possible after the end of each year prepare and cause to be laid before Parliament a report on the administration and enforcement of this Act for that year.'

b) by renumbering clause 20 as clause 21, under the same heading.

Clause 2 carried.

The Title carried,

The Bill as amended carried.

The Chairman was instructed to report the Bill as amended.

The Chairman thanked the Minister of Transport and the Officials of the Department of Transport. In his turn, the Minister thanked the Members of the Committee.

On motion of Mr. Pringle,

*RESOLVED*,—That this Committee report to the House, recommending that its present Order of Reference, concerning the subject-matter of Ground transportation at airports in Canada, be enlarged so

L'article 11 est adopté sous sa forme modifiée.

Au sujet de l'article 13. Sur une proposition de M. Pringle,

*Il est décidé*,—Que le bill C-137 soit modifié par le retranchement de la 1<sup>re</sup> ligne de la page 8 et son remplacement par ce qui suit:

«véhicule automobile visés au paragraphe (1) de l'article 11 lorsqu'il a des raisons»

L'article 13, sous sa forme modifiée, est adopté.

Au sujet de l'article 20. Sur une proposition de M. Mather,

*Il est décidé*,—Que le bill C-137 soit modifié

a) par l'insertion, immédiatement après la ligne 41 de la page 11, de la rubrique et de l'article suivants:

Rapport annuel      «RAPPORT AU PARLEMENT  
20. Le Ministre doit, aussitôt que possible après la fin de chaque année, rédiger et faire déposer devant le Parlement un rapport sur l'application de la présente loi au cours de cette année.»

b) par le renombrage de l'article 20 actuel qui devient l'article 21 du bill.

L'article 2 est adopté.

Le Titre est adopté.

Le Bill, sous sa forme modifiée, est adopté.

Le président est chargé de faire rapport du Bill sous sa forme modifiée.

Le président remercie le ministre des Transports et les hauts fonctionnaires du ministère. A son tour, le ministre remercie les membres du Comité.

Sur une proposition de M. Pringle,

*Il est décidé*,—Que le Comité fasse rapport à la Chambre et recommande que son ordre de renvoi actuel, relatif à la question du transport de surface aux aéroports du Canada, soit élargi afin d'autoriser le

as to authorize this Committee to adjourn from place to place within Canada allowing it to pursue its consideration of the aforementioned subject.

At 4:05 p.m., on motion of Mr. Corbin,

*RESOLVED*:—That the Committee adjourn until 9:30 a.m., on Thursday, March 5, 1970.

Comité à siéger en différents endroits du Canada pour lui permettre de poursuivre l'étude de la question susmentionnée.

A 4h 05, sur une proposition de M. Corbin,

*Il est décidé*:—Que la séance du Comité soit levée jusqu'au jeudi 5 mars 1970 à 9h 30 du matin.

*Le greffier du Comité,  
Robert Normand.  
Clerk of the Committee.*



[Texte]

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, March 3, 1970.

• 0947

**The Chairman:** Gentlemen, I see we have a quorum. I wonder if the Committee would agree to stand the first two clauses, 1 and 2, and carry on with Clause 3. I think Clauses 1 and 2 would give you the opportunity to discuss the title and the bill, all over again.

Clause 3 agreed to.

On Clause 4—*Regulations respecting use of national safety marks.*

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, I believe that my colleague has an amendment to Clause 4. Will there be discussion on the amendment at this time?

**The Chairman:** We could stand Clause 4 if you wish.

**Mr. Skoberg:** It is up to the Committee.

**The Chairman:** I would like the Committee to be aware that the Minister will be here at the opening of the meeting this afternoon at 3.30, after the Orders of the Day. I am sorry that I did not mention that we have Mr. Fortier and Mr. Campbell here with us this morning if there are any questions. We will stand Clause 4.

On Clause 5—*Prohibitions applicable to manufacturer or distributor.*

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** I am looking at one of the public laws that they have in the United States. I notice they have a couple of proposals in there. I do not know whether this would come under this particular clause or not but I am wondering whether or not there is any intention to set up any motor vehicle safety advisory council which would take in more people than just the departmental people in this whole area?

**The Chairman:** Maybe Mr. Campbell could answer this question.

**Mr. Gordon D. Campbell (Director, Road and Motor Vehicle Traffic Safety, Department of Transport):** Legislation is not required to

[Interprétation]

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 3 mars 1970.

**Le président:** Messieurs, il y a quorum. Le Comité serait-il d'accord pour que nous réservions les deux premiers articles. Nous pourrions passer à l'article 3. Je pense que les articles 1 et 2 vous permettraient de discuter du titre et du projet de loi encore une fois.

L'article 3 est adopté.

Article 4—*Règlements concernant les marques nationales de sécurités.*

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, je crois que mon collègue a un amendement à proposer à l'article 4. Est-ce qu'il y aura discussion tout de suite.

**Le président:** Nous pourrions réserver l'article 4.

**M. Skoberg:** C'est au Comité de décider.

**Le président:** Je voudrais que le Comité sache que, cet après-midi, le Ministre sera là à 3:30 h. après la lecture de l'ordre du jour. Je m'excuse, mais j'ai oublié de vous dire que nous avons M. Fortier et M. Campbell parmi nous ce matin. Si vous avez des questions à poser ils sont là pour y répondre. Nous réservons l'article 4.

L'article 5—*Interdictions applicables aux fabricants et aux distributeurs.*

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Je suis à lire un règlement qui existe aux États-Unis. Je vois qu'il y a là quelques propositions. Je ne sais pas si cela relève de cet article, mais je me demande si on a l'intention de former un Comité consultatif sur la sécurité des véhicules-automobiles, qui comprendrait d'autres personnes en vue du ministère?

**Le président:** Peut-être que M. Campbell pourrait répondre à la question.

**M. Gordon Campbell (Directeur de la sécurité routière et des véhicules-automobiles, ministère des Transports):** On n'a pas besoin

## [Text]

establish such a council. I believe the Minister indicated that appointment of an advisory board had been deferred as a result of his consultations with the provincial ministers responsible for motor vehicle administration and their officials.

**Mr. Skoberg:** In the event that it has been deferred then, Mr. Chairman, I am wondering whether or not we should be looking at the situation of having representatives of the provinces and directly interested parties involved and spelled out in the legislation? If it is deferred, then where does it leave us once we pass this bill?

**Mr. Campbell:** As I said, I do not believe that legislation is required to appoint an advisory council of any type. Perhaps Mr. Fortier could speak to this point.

**Mr. Jacques Fortier (Legal Counsel):** Mr. Chairman, if the members of the advisory council are going to be serving on a voluntary no-remuneration basis I would agree with Mr. Campbell that there would not be any legislation necessary to set up this council.

**The Chairman:** That may be something that we could provide for next year, Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Let us not fool ourselves.

**The Chairman:** Mr. Mather.

**Mr. Mather:** Mr. Chairman, in the report of the Justice and Legal Affairs Committee of 1966 it was recommended that attention be given to setting up a public board in Canada which would unite both governmental and voluntary safety organizations to concern themselves with all matters of traffic and car safety. The same recommendation was made by the Canadian Automobile Association which has over a million members in the country. In questioning the Minister now and again in the House I gathered from what he said that consideration was being given to that but no firm decision had been reached. If the Minister is going to be here later today we might take up the general subject with him and find out what the situation is at the present time. I very much favour encouraging some action to set up this type of council or board.

**The Chairman:** As I said, Clause 2 would give all members the opportunity to question the whole bill. Mr. Jamieson could be asked this question this afternoon.

Clause 5 agreed to.

Clause 6—*Export and interprovincial shipments*

## [Interpretation]

de loi pour constituer un tel Comité. Le Ministre a indiqué que la constitution d'un Comité consultatif a été remise à plus tard à la suite de discussions avec les ministres provinciaux, chargés de l'administration des véhicules-automobiles, et de leurs hauts fonctionnaires.

**M. Skoberg:** Alors, monsieur le président, est-ce qu'on ne devrait pas mentionner le nom des représentants des provinces et des parties directement intéressées dans la loi? Si la chose est remise, où en serons-nous quand nous aurons adopté le projet de Loi?

**M. Campbell:** Je ne crois pas qu'aucune loi ne soit requise pour former un Comité consultatif, quel qu'il soit. Peut-être que M. Fortier pourrait vous dire quelques mots là-dessus.

**M. Jacques Fortier (Conseiller juridique):** Monsieur le président, si les membres du Comité consultatif travaillent bénévolement, je crois, comme M. Campbell, qu'on n'a pas besoin de loi pour former ce Comité.

**Le président:** Nous pourrions prévoir cela pour l'an prochain, monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Ne nous illusionnons pas.

**Le président:** Monsieur Mather.

**M. Mather:** Monsieur le président, dans le rapport du Comité de la Justice et des affaires juridiques de 1966, on suggérait de constituer une commission publique au Canada, groupant le gouvernement et les organismes de sécurité sans but lucratif, qui pourrait étudier toutes les questions ayant trait à la sécurité routière et aux véhicules automobiles. L'Association canadienne des automobilistes qui compte plus d'un million de membres au pays, a fait la même suggestion. Après avoir questionné le ministre à plusieurs reprises à la Chambre, j'en ai déduit qu'on y avait songé, mais qu'aucune décision n'avait encore été prise. Si le ministre se présente aujourd'hui, il serait peut-être bon de revenir sur le sujet afin de voir quelle est la situation en ce moment. J'aimerais beaucoup que cette commission devienne réalité.

**Le président:** Comme je vous l'ai dit, l'article 2 donnerait l'occasion de reprendre tout le projet de loi. On pourra poser cette question à M. Jamieson cet après-midi.

L'article 5 est adopté.

Article 6—*Exportation et expédition d'une province à une autre.*

**Texte]**

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** This clause reads "no manufacturer or distributor shall export from Canada" and so forth. Will this have to have the complete backing of the provincial authorities before it will have any weight? Can we see ourselves running into any controversy here with the provinces on this particular clause?

**Mr. Fortier:** No, Mr. Chairman, there is no conflict between this clause and any provincial legislation. The clause deals with the export of vehicles from Canada and the question of import and export is one which comes under federal jurisdiction.

**Mr. Skoberg:** I am thinking particularly of clause 6(b) that applies as between from one province to another.

**Mr. Fortier:** The question would be the same for interprovincial transport.

**Mr. Chairman:** Mr. McCutcheon.

**Mr. McCutcheon:** From your answer sir, I take it that the umbrella for interprovincial trade would carry all across Canada.

**Mr. Fortier:** That is right, sir. The importation and exportation and the question of transportation between provinces fall under federal jurisdiction.

**Mr. McCutcheon:** Thank you.

Clause 6 agreed to.

Clause 7—*Regulations respecting importation of motor vehicles*

**The Chairman:** Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** As this relates specifically to the regulations which would be authorized by the Governor in Council, I am wondering if we should let this stand until we have a chance to talk to the Minister this afternoon as to his intentions with regard to this thing. I realize this has to do with the importation of motor vehicles but it also relates to the regulations involved in the safety standards. If I might suggest that we let this stand until the Minister is here.

**The Chairman:** We could adopt this clause but you could come back with the same question to the Minister on general questions this afternoon, Mr. Pringle.

[*Interprétation*]

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** L'article se lit comme il suit: «Nul fabricant ou distributeur ne doit exporter du Canada...»

Est-ce que cela nécessitera l'appui complet des autorités provinciales pour avoir une certaine valeur? Pourra-t-il y avoir controverse avec les provinces au sujet de cet article?

**M. Fortier:** Non, monsieur le président, il n'y a pas de conflit entre cet article et les lois provinciales. Cet article traite des exportations de véhicules-automobiles au Canada et la question d'importation et d'exportation relève du gouvernement fédéral.

**M. Skoberg:** Je pense essentiellement au point b) qui s'applique au transport de véhicules d'une province à une autre.

**M. Fortier:** C'est la même chose pour le transport interprovincial.

**Le président:** Monsieur McCutcheon.

**M. McCutcheon:** D'après votre réponse, j'en conclus que le commerce interprovincial couvre tout le Canada.

**M. Fortier:** C'est juste. Les importations, les exportations et la question du transport entre les provinces relèvent de la compétence fédérale.

**M. McCutcheon:** Merci.

L'article 6 est adopté.

Article 7—*Règlements concernant l'importation des véhicules-automobiles*.

**Le président:** Monsieur Pringle.

**M. Pringle:** Cette question étant en rapport direct avec les règlements autorisés par le gouverneur en conseil, ne devrait-on pas résERVER cet article jusqu'à ce que le Ministre soit là, cet après-midi, afin de connaître ses intentions à cet égard? Je me rends compte que cela a trait à l'importation des véhicules-automobiles; cet article se rapporte aussi aux règlements ayant trait aux normes de sécurité. Je me permets donc de demander qu'on attende que le ministre arrive pour débattre la question.

**Le président:** Nous pourrions adopter l'article et poser ces questions au ministre cet après-midi.

## [Text]

- 0955

**Mr. Skoberg.**

**Mr. Skoberg:** Is this the one where we are talking about the entire field of regulations?

**Mr. Pringle:** This is importation.

**Mr. Skoberg:** I presume that it is also concerned with regulations.

**The Chairman:** Mr. Fortier, Mr. Campbell.

**Mr. Campbell:** Regulations governing the importation of vehicles are prescribed under this clause.

**Mr. Skoberg:** I think then, Mr. Chairman, this is where we may run into some conflict regarding the regulations themselves. How far are we going to go or how far is this Committee prepared to go in regard to that?

Mr. Pringle mentioned the other day that he thought that all we were doing was drafting the bill. We were not really looking at the regulations. If we look at the heading it says to provide for safety standards for certain motor vehicles imported to or exported from and so forth. If this does not include the regulations and if we are not to concern ourselves with the regulations than what he has said is correct. It is really a waste of time to try and even talk about regulations.

It is my opinion that now that we know what the 29 regulations are going to be plus the further one that has been mentioned by the Minister that we should talk about the regulations. It would have to be under Clause 7. This gets back to my motion. Are we going to have the auto industry here to hear and explain to us what they have done in regard to the 29 regulations in the United States. They can tell us whether or not there is any use for us to try to put regulations. They can tell us why it is pretty difficult for them to do so.

**The Chairman:** This question, as I said before, could be asked this afternoon. I believe the Minister will answer your question directly.

**Mr. Skoberg:** We just passed one here previously about which Mr. Pringle probably had some questions? How are we going to make amendments if we are passing these at this particular time?

**The Chairman:** As I said before, I leave it open. Clause 1 and 2 will cover the whole bill.

## [Interpretation]

Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Est-ce l'article qui traite de tout l'ensemble des règlements?

**M. Pringle:** Il s'agit de l'importation.

**M. Skoberg:** J'imagine que cela traite aussi des règlements.

**Le président:** Monsieur Fortier. Monsieur Campbell.

**M. Campbell:** Les règlements régissant l'importation des véhicules-automobiles sont prescrits en vertu de cet article.

**M. Skoberg:** Je pense, monsieur le président, que c'est là qu'on pourrait peut-être entrer en conflit avec le règlement. Jusqu'où ironisons-nous? Jusqu'où ce Comité est-il prêt à aller à cet égard?

M. Pringle a dit l'autre jour qu'il croyait que nous ne faisons que rédiger le projet de loi sans vraiment nous occuper des règlements. Selon la rubrique, il s'agit de prévoir des normes de sécurité pour certains véhicules-automobiles importés au Canada ou exportés du Canada. Si cela ne comprend pas les règlements, et si l'on ne se préoccupe pas d'eux, alors ce qu'il dit est juste. C'est une perte de temps que de parler des règlements.

Cependant, à mon avis, maintenant que nous savons ce que seront ces 29 règlements, plus cet autre qu'a mentionné le Ministre, je pense que nous devrions parler des règlements. Nous devrions le faire en vertu de l'article 7. Nous revenons à ma proposition. Allons-nous faire venir les représentants de l'industrie-automobile pour nous dire ce qui a été fait aux États-Unis en ce qui a trait à ces 29 règlements? Ils peuvent nous dire s'il vaut la peine d'essayer d'établir des règlements. Ils peuvent nous dire pourquoi ils se heurtent à tant de difficultés.

**Le président:** Le Ministre sera là cet après-midi et il pourra répondre à vos questions.

**M. Skoberg:** Comment pourrons-nous apporter des amendements si nous adoptons tous les articles maintenant?

**Le président:** Comme je l'ai dit déjà l'article 2 et l'article 1 couvrent tout le projet de loi et je les réserve.

[Texte]

**Mr. Skoberg:** But we should not be passing any if there is any question. This is the point I am trying to make.

**The Chairman:** Mr. Rock.

**Mr. Rock:** Mr. Chairman, I do not believe that you usually have regulations on any of this legislation passed. There is no list of regulations actually embodied in the bill itself. In the legislation we are giving them the power to regulate. The Board of Transport have the power to regulate but we do not go over the regulations. For the railway system they have thousands of regulations for their safety and everything else. This Committee does not go through them. If we want to look into these regulations to see what they are going to be, we could still pass the bill with the recommendation that the regulations be looked at by us or that all regulations be looked at by us before being approved, something like that. I cannot see holding back this bill because we are faced with the question of whether the regulations should be embodied in the bill or not.

**Mr. Howe:** This is the whole thing that I object to. There is so much government legislation these days that nothing is spelled out in the bill. We just pass these things and never see them again. The Governor in Council, that great executive body that we have sitting upstairs there, can make regulations any time. The deputy minister here can make regulations. They do not have to come back to the House any more. I object to so much legislation going through this House of Commons today.

The Houses of Parliament of Canada are getting to be just a letterhead to pass these kind of things so that the executive can make their own rules. The House of Commons will not have anything to say once this bill is passed. We will not have anything to say as to what safety features are on the cars that come into Canada. This executive will be doing this. This is the thing that I object to in so much of the legislation that is brought into this House today.

• 1000

**The Chairman:** Mr. Rock.

**Mr. Rock:** I agree with you in many respects. This is why I said that we should recommend that our Committee pass this but with a stipulation that we will want to look into the regulations, because the regulations usually come next. Not only that but we can even recommend to the Minister that we would like to look into the regulations every

[Interprétation]

**M. Skoberg:** Nous ne devrions pas adopter d'article quand il y a encore des questions.

**Le président:** Monsieur Rock.

**M. Rock:** Je ne crois pas qu'il y ait habi-tuellement des règlements concernant ces lois qui sont adoptées. Il n'y a pas de règlements compris dans le projet de loi lui-même. Dans la loi, on donne le pouvoir d'édicter des règlements. La Commission des Transports a le droit de faire des règlements, mais nous n'étudions pas ces règlements. Il y a des milliers de règlements concernant les réseaux ferroviaires. Notre Comité ne les étudie pas. Si nous voulons connaître ces règlements, nous pouvons adopter le projet de loi, mais en spécifiant que nous voulons prendre connaissance des règlements. Nous pourrions exiger de voir les règlements avant qu'ils ne soient adoptés. Je ne vois pas ce qui nous empêche de voter maintenant, car nous avons un problème: les règlements doivent-ils ou non être incorporés dans le projet de loi.

**M. Howe:** Je ne suis pas d'accord. Il y a tellement de lois gouvernementales de nos jours qu'il n'y a rien de précis dans le projet de loi. On adopte les projets de loi et c'est tout. Il y a ce corps exécutif en haut, le gouverneur en conseil, qui peut faire des règlements n'importe quand; il y a aussi le sous-ministre. Ils n'ont pas à les présenter à la Chambre des communes, et c'est pourquoi je m'oppose à toutes ces lois que nous adoptons à la Chambre des communes. On passe outre le Sénat et la Chambre des communes. Le Cabinet peut établir ses propres règlements et la Chambre des communes n'a plus rien à voir une fois que le projet de loi est adopté. On n'aura rien à dire en ce qui a trait aux dispositifs de sécurité des véhicules automobiles importés au Canada. Ce sera le Cabinet qui le fera. C'est à quoi je m'oppose.

**Le président:** Monsieur Rock.

**M. Rock:** Je suis d'accord avec vous à bien des égards, et c'est la raison pour laquelle j'ai dit que nous devrions adopter le projet de loi en précisant que nous voulons voir les règlements. Nous devrions demander à voir les règlements tous les ans. Nous représentons le peuple; c'est donc à nous que ce dernier expose ses griefs. Dans le domaine des véhi-

## [Text]

year. We are the people who are representing the people in Canada and we get all the complaints, especially when it comes to the vehicles like this. It is not the same with trains where you have certain municipalities or someone else complaining about the tracks or the overpasses or things like that. It is not usually the individuals. When it comes to cars it will be individual complaints which means that we will be the ones faced with the complaints. Possibly we should try to get some guarantee from the Minister of Transport that we look into the regulations once a year to recommend taking some regulations or putting some in and things like that. But we should not hold back this bill to try to embody in it the regulations. When will this bill be passed?

**Mr. Howe:** Well, Mr. Chairman, we could pass this Bill and put these 29 regulations into the Bill with the stipulation that once a year or once every six months it is imperative that this Bill be brought back into the House and sent back to this Committee so that we could revise it if there were new safety regulations brought forward from somebody.

**Mr. Rock:** There was a recommendation that we have the manufacturers come down here. I would suggest that we pass this Bill. If we can get an agreement from the Minister that we will, from time to time, look into the regulations, once the Bill is passed and when we are looking into the regulations, we can call these manufacturers down here and ask them questions if possible. Our Canadian manufacturers will recommend twice as many regulations as there are in there. And possibly our Canadian manufacturers have all these safety features in, even better than some of the imported cars. We do not know these things.

**The Chairman:** Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, with great respect...

**Mr. McCutcheon:** Mr. Pringle...

**Mr. Pringle:** Pardon?

**Mr. McCutcheon:** ...may I just comment before you start, Mr. Pringle that we are batting around here in the dark. Here is Bill C-108, An Act respecting the Inspection (Safety Standards) of Motor Vehicles. My own personal bill. It is exactly the same in content as Bill C-137. The reason I was told by the people at the desk that this is the principle, and I have to agree with Mr. Rock and I expect with you too, that the regulations are an extension of legislation and

## [Interpretation]

véhicules-automobiles, nous aurons à écouter et essayer de résoudre les problèmes des particuliers. Le ministre des Transports devrait nous permettre d'étudier les règlements, d'en retirer ou d'en ajouter. Toutefois, nous ne devrions pas retarder l'adoption du projet de loi en voulant y incorporer des règlements.

**M. Howe:** Monsieur le président, nous pourrions adopter ce projet de loi et y incorporer les 29 règlements en stipulant, qu'une fois par année ou une fois à tous les six mois, il doit être déposé à la Chambre et remis à notre Comité pour être révisé.

**Mr. Rock:** On a suggéré de faire venir les fabricants ici. Je propose que nous adoptions ce projet de Loi, si le ministre nous permet d'étudier ces règlements de temps en temps. Quand le projet de loi sera adopté et que nous pourrons étudier les règlements, nous ferons venir les fabricants pour les questionner si la chose est possible. Les fabricants canadiens exigeront que l'on double le nombre de règlements existant déjà. Ils ont peut-être tous ces dispositifs de sécurité dans les véhicules-automobiles qu'ils fabriquent. A ce point de vue, ces derniers sont peut-être plus perfectionnés que les véhicules-automobiles importés.

**Le président:** Monsieur Pringle.

**Mr. Pringle:** Monsieur le président, je...

**Mr. McCutcheon:** Monsieur Pringle.

**Mr. Pringle:** Pardon?

**Mr. McCutcheon:** Est-ce que je peux faire une simple observation avant que vous n'interveniezz, monsieur Pringle? Nous ne savons pas où nous allons. Voici le projet de loi C-108, Loi portant sur l'inspection des véhicules-automobiles (Normes de sécurité). Ce projet de Loi a exactement le même contenu que le projet de Loi C-137. On m'a dit que c'est là le principe; je suis d'accord avec M. Rock, et avec vous aussi, pour dire que les règlements sont un prolongement de la loi;

## [Texte]

herefore under our present set-up are not included in the drafting of a bill, whether or not they should be is something else again. I submit that we are wasting a lot of time here at the Committee because this is the procedure that technically has to be followed.

**Mr. Pringle:** I would like to make another point if I might, Mr. Chairman, and with great respect to my colleague, Mr. Howe, who sits on my left hand. I am his right-hand man. Regulations of this kind have been passed as long as I can remember on this basis. This is nothing new in the House of Commons. I have been under more inspection in the food industry than you can imagine. We have inspectors inspecting inspectors, and it has always been this way. The act is passed under some consultation, and then the regulations are brought in usually under consultation with the industry in an attempt to get it. It is virtually apparently impossible for us to pass regulations in statute without at the same time, being required to change those regulations in the House of Commons: this is too cumbersome.

• 1005

It is my understanding that the public service is hired by the government of the country as a body to plan and program the necessary regulations for the statutes that we pass; we place our confidence in these people to do this work and we are stuck with that kind of arrangement.

It is my understanding too, that the legal department is bringing forth very strong recommendations, suggesting that all regulations for all bills be referred to the appropriate Committees for study once a year, similar to the way the Estimates are being placed before the committees at the present time. If they are successful in pursuing this recommendation to a conclusion then, I believe we would be making a giant step forward.

I agree with Mr. Howe and Mr. Rock that it is unfortunate that our terms of reference are such that we are not able to make every detailed recommendation with regard to regulations. But this is impossible to do and consequently, I think we should just simply have to accept the fact that we are passing or discussing a vehicle enabling the Department of Transport to establish regulations governing safety standards on automobiles.

## [Interprétation]

par conséquent, en vertu de nos cadres actuels, ils ne sont pas inclus dans la rédaction d'un projet de Loi. Qu'ils doivent l'être ou non c'est une autre histoire; nous perdons beaucoup de temps au Comité parce que c'est là la procédure qui doit être suivie sur le plan technique.

**M. Pringle:** Je voudrais faire une autre observation si on me le permet; Les règlements de ce genre sont adoptés depuis très longtemps en vertu de cette procédure, ce n'est rien de nouveau à la Chambre des communes. J'ai fait l'objet de nombreuses inspections au sein de l'industrie alimentaire; nous avons les inspecteurs qui font l'inspection des inspecteurs et on a toujours procédé ainsi. La Loi est adoptée après consultations; ensuite les règlements sont présentés à la suite de consultations avec l'industrie. Il est presque impossible d'adopter des règlements dans le corps de la loi sans avoir à les modifier à la Chambre des communes. C'est vraiment ennuyeux.

Si je comprends bien, la Fonction publique est embauchée par le gouvernement du pays pour prévoir et faire la programmation des règlements voulu pour les Lois que nous adoptons. Nous mettons notre confiance dans le travail de ces gens.

Je crois aussi que le service juridique présente des recommandations suggérant que tous les règlements concernant les projets de loi soient présentés devant un Comité une fois l'an, tout comme le budget des dépenses l'est à ce temps-ci de l'année. Si l'on y parvient, je crois que nous ferions un grand pas en avant.

Je suis d'accord avec M. Howe et M. Rock; il est malheureux que nous soyons dans l'impossibilité de formuler toutes les recommandations ayant trait aux règlements. Par conséquent, je pense que nous devrions tout simplement accepter le fait que nous adoptons et étudions un instrument permettant au ministère des Transports d'établir des règlements régissant les normes de sécurité pour les véhicules-automobiles. J'aurais aimé que

## [Text]

... I was hoping that the Minister would be here so that we could have this thing discussed. I am in agreement but I do not like the delay. We are delaying the arrangements so that all we are doing is delaying and holding up the passage of a bill enabling the regulations to be enacted.

**Mr. Mather:** Mr. Chairman, we have already stood one or two clauses earlier in the Bill with the thought that these would be discussed and possibly amended. If the amendments which we have prepared were considered and suppose one were adopted, that amendment would actually have the effect of amending the legislation. While I agree in theory with Mr. Pringle, it seems to me we have already made a decision which enables the amending of the legislation that is before us; whether it comes about or not, we have a vehicle.

**Mr. Pringle:** This is prior to passing...

**Mr. Mather:** Pardon?

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, this is prior to passage though.

**Mr. Mather:** No. We are going to take this up this afternoon, as I understood, when the Minister...

**Mr. Pringle:** That is what I say. This is prior to the passage of the Bill, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Do you want to leave Clause 7 stand until this afternoon?

**Mr. Pringle:** I would suggest, Mr. Chairman, that we leave it stand until this afternoon, yes. By virtue of the fact that it is a controversial section, and while there might be some argument that it has already been carried I would not want to debate that at the present time, as I sat here and listened to the statement if it is the ruling of the Chair that it has not been carried I would suggest that we leave it until this afternoon and until the Minister is here. I think we should be prepared to support it at that time.

Clause 7 allowed to stand.

On Clause 8—Failure to give notice of defects.

**Mr. Skoberg:** Just one question.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** I am wondering, in Clause 8, if there is not any way that we could have through these non-printed regulations before

## [Interpretation]

le ministre soit présent. Nous retardons l'adoption du projet de loi et la mise en vigueur des règlements.

**M. Mather:** Monsieur le président, nous avons déjà réservé un ou deux articles en croyant qu'on pourrait peut-être en discuter et les modifier. Si les amendements qu'on a rédigés étaient étudiés et si l'un d'eux était adopté, cet amendement modifierait la loi. Même si je suis d'accord avec M. Pringle en théorie, il me semble que nous avons déjà pris une décision qui permet la modification du projet de Loi dont nous sommes saisis.

**Mr. Pringle:** Ceci doit si faire avant...

**M. Mather:** Pardon?

**Mr. Pringle:** C'est avant l'adoption du projet de loi.

**M. Mather:** Nous allons en parler cet après-midi, lorsque le ministre...

**Mr. Pringle:** C'est ce que je dis. Il faut le faire avant l'adoption du projet de loi.

**Le président:** Voulez-vous que l'on réserve l'article 7 jusqu'à cet après-midi?

**Mr. Pringle:** Je suggérerais que nous réservions l'article 7 jusqu'à cet après-midi, vu qu'il s'agit d'un article plutôt controversé. Il ne s'agit pas ici de savoir s'il a été adopté ou non. Nous nous en tiendrons à la décision du président.

L'article 7 est donc réservé.

Article 8—Omission de donner avis des défauts.

**Mr. Skoberg:** Une seule question.

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Je me demande si, à l'article 8, il n'y aurait pas moyen de contrôler de quelque façon la «garantie» des fabricants.

## [Texte]

is that the manufacturer's warranty be brought into some type of legislative control or regulation control under this particular section. I think all of us appreciate the fact that the people of the country are pretty fed up with this so-called warranty that the various auto industries come out with and what they cover in their warranty. I am wondering whether warranty could be covered. What is a good reason why it should not be under regulation?

**Mr. Fortier:** I doubt very much that this legislation could deal with the conditions that go in the warranty, because you will admit that this is a question that does not come under federal jurisdiction. That is a question of civil and property rights and comes under provincial legislation exclusively.

• 1010

Motor vehicle safety, as you know, is primarily under provincial legislation. This legislation brings it under federal jurisdiction by using standards which vest in the Crown under this Act, the National Trade Mark and True Labelling Act, which provides that:

Notwithstanding any other statute or law, the words "Canada Standard"... shall be a national trade mark, and the exclusive property in and the right to the use of that trade mark is hereby declared to be vested in Her Majesty in right of Canada...

By bringing the use of this trade mark to automobiles we then can legislate in the matter of automobile safety.

**Mr. Skoberg:** If you look at Clause 8 in the section portion:

...of any defect in the construction, design or functioning of that motor vehicle...

This is why I wonder whether or not some type of a warranty that the manufacturer himself maintains could not be embodied in the regulations, if the Department took a close look at it. This would still be defects in the operation and the functioning of that motor vehicle. I will not pursue it, Mr. Chairman, I just wanted to bring it up to see whether or not it could be looked at.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, could I comment on that? The warranty is a part of the advertising program, Mr. Fortier, of car manufacturers these days—the 50,000 mile, the 12,000

## [Interprétation]

Je crois que nous comprenons tous le fait que les gens du pays en ont assez de cette garantie offerte par les fabricants et de ce que couvre la garantie. Pourquoi ne pourrait-on pas créer un règlement à ce sujet?

**M. Fortier:** Je doute fort que ce projet de Loi puisse traiter de la garantie, car vous conviendrez facilement que c'est une question qui ne relève pas de la compétence fédérale. C'est une question de droit civil et de propriété qui relève exclusivement des gouvernements provinciaux.

La question de la sécurité des véhicules-automobiles, comme vous le savez, relève essentiellement des législatures provinciales. Ce projet de loi les ramènerait au gouvernement fédéral en invoquant les normes qui relèvent de la Couronne en vertu de la loi sur la marque de commerce nationale et l'étiquetage exact.

Nonobstant tout autre statut ou loi, les mots «Canada Standard» constituent une marque de commerce nationale; la propriété exclusive de cette marque de commerce et le droit de s'en servir sont par la présente, déclarés dévolus à Sa Majesté du chef du Canada.

Alors, en réservant l'usage ou l'emploi de cette marque de commerce aux automobiles, nous pourrons alors légiférer sur cette question de la sécurité des véhicules-automobiles.

**Mr. Skoberg:** Si vous examinez la deuxième partie de l'article 8:

...de tout défaut de construction, de conception ou de fonctionnement de ce véhicule-automobile.

Je me demandais si une certaine forme de garantie, que le fabricant garde en vigueur pourrait être incorporée au projet de loi, si le ministère l'examinait soigneusement. Car il s'agit toujours de défauts dans le fonctionnement du véhicule-automobile. Je n'insisterai pas, monsieur le président, je voulais tout simplement soulever la question.

**Mr. Howe:** Un seul commentaire à ce sujet. Vu le fait que la garantie fait partie intégrante du programme de publicité des fabricants d'automobiles ces temps-ci—garantie de

[Text]

mile, or the two-year warranty, or whatever it is. It is still part of the slogans in the advertising programs of most car manufacturers these days, is it not?

**Mr. Fortier:** Yes.

**Mr. Howe:** In that respect would it not be brought under the legislation that has to do with unfair or improper advertising programs, the Combines Investigation Act under the Department of Justice? Could it not be brought under that?

**Mr. Fortier:** Perhaps it could. I must admit that I have never looked into that aspect of the question of warranty. In so far as this Act is concerned, of course, we mention warranty in Clause 8. It is just to bring under Clause 8 the person to whom the notice must be given by the manufacturer. The notice has to be given to the person who originally purchased the automobile from a distributor, or to a subsequent purchaser under the warranty; otherwise the legislation does not control, does not cover in any way, the warranty.

**Mr. Howe:** I see, but as I am inferring with regard to motor car advertising today, you see this on television, you hear it on radio, you see it in magazines—50,000 miles or two years or 12,000 miles, and one year for certain parts—this is all part of the advertising program I think, and as such it could be brought under the legislation that has to do with advertising in the Combines Investigation Act. What is it, misrepresentation or something like that?

**Mr. Pringle:** Truth in advertising.

**Mr. Howe:** Yes, I think there is a stipulation in the Criminal Code with regard to this. So warranties still would be within the federal jurisdiction. You intimated to Mr. Nystrom that it might come under the provincial jurisdictions. We have seen in the last few years where 10,000 Fords were taken back because their kingpins were faulty—this is just a figure of speech—or so many Chevrolets were taken in, or so many Chryslers were taken back. It was just for good will that was done. This Act now makes it imperative, almost, for them to do this type of thing.

**Mr. Fortier:** If I may comment on this, Clause 8 provides for the manufacturer or the distributor to give a notice to the first purchaser or to the subsequent purchaser under warranty, that the car which he has purchased has certain defects. It does not go beyond imposing the obligation on the manufacturer or the importer or the distributor to

[Interpretation]

50,000 milles, 12,000 milles, 2 ans ou peu importe—cela fait toujours partie des slogans publicitaires des fabricants d'automobiles, n'est-ce pas?

**M. Fortier:** Oui.

**M. Howe:** A cet égard, est-ce que cela ne relèverait pas justement d'une loi contre la publicité impropre? La Loi relative aux enquêtes sur les coalitions relevant du ministère de la Justice?

**M. Fortier:** Peut-être. Je dois admettre que je n'ai jamais examiné cet aspect de la question des garanties. Pour ce qui est du présent projet de loi il est évidemment fait état de la garantie à l'article 8, mais c'est tout simplement pour que soit compris dans ce même article 8 «l'avis à donner à la personne de la part du fabricant» et cet avis doit être adressé à l'acheteur original de l'automobile, au distributeur ou à tout acheteur subséquent en vertu de la garantie. Autrement, le projet de loi ne vise pas du tout la garantie.

**M. Howe:** Pour ce qui est de la publicité actuelle sur la vente des automobiles, nous en voyons à la télévision, dans les revues, les journaux, 50,000 milles, 12,000 milles ou deux ans, 1 an pour certaines pièces. Tout ceci fait partie du programme publicitaire et, comme tel, pourrait peut être relever de l'article de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions, qui a trait à la publicité. Est-ce qu'il s'agit de fausses représentations?

**M. Pringle:** En conformité avec les faits.

**M. Howe:** Il me semble qu'il y a une disposition dans le Code criminel à cet égard. La garantie relèverait alors de la compétence fédérale. Vous avez signifié à M. Nystrom qu'elle relèverait de la province. Nous avons vu depuis quelques années que 10,000 voitures Ford ont dû être rappelées en raison de défectuosités du pivot de furée, de même qu'un certain nombre de voitures Chevrolet ou Chrysler. Ce n'était qu'une question de bonne volonté. Le projet de loi les oblige à le faire.

**M. Fortier:** Si vous me permettez d'ajouter un commentaire à ce sujet, l'article 8 prévoit tout simplement que le fabricant ou le vendeur doit donner un avis au premier acheteur ou à l'acheteur subséquent en vertu de la garantie, à l'effet que le véhicule qu'il a acheté comporte certains défauts. Cela ne va pas au delà de l'obligation de donner cet avis

## [Texte]

give the notice. His obligation ends once he has given the notice.

**The Chairman:** Mr. Mather.

• 1015

**Mr. Mather:** Mr. Chairman, I think it might be interesting to note, while we are under this general heading, what the U.S. department of transportation is doing in regard to defects in the operation of cars and call-backs and comparing safety standards. It seems they have found that it is not enough to have regulations, but what is very helpful is to make the regulations and make the working of these regulations public. Last month they began in the United States to produce a book which compares the safety and operational standards of all new cars. This is a booklet which is put into the dealers' showrooms. There, the public have access to it so that they know from a factual basis what the safety standards of the various motor vehicles are. This is not directly to the point of this Clause, but it seems to me that our Department of Transport would do well to take into consideration the need for publicizing and carrying right through to the public whatever regulations are established.

**The Chairman:** Mr. Broadbent.

**Mr. Broadbent:** Thank you, Mr. Chairman. Excuse me for coming in at this point, I hope I do not go over something that has already been covered, but could it be explained to me why this position is in here in the first place. Why should we be setting up regulations which permit an automotive manufacturer to sell a vehicle with defects?

**An hon. Member:** With no defects.

**Mr. Broadbent:** No, as I understand it this Clause 8 says that they have to inform the purchaser of the defects they know of. That is a correct interpretation, is it not? Why should we be passing legislation which would permit them to sell vehicles with defects whether or not they inform the people of those defects?

**The Chairman:** Dr. Campbell.

**Mr. Campbell:** These are defects of which the manufacturer, distributor, or importer becomes aware subsequent to the manufacture and sale of that vehicle. For example, it is possible that it comes to his attention one or two years after manufacture that a certain class of vehicles has a brake hose that is too long and that it may rupture as a result of rubbing against the wheel in a very sharp

## [Interprétation]

imposée aux fabricants, à l'importateur ou aux distributeurs. La responsabilité de ces derniers cesse dès qu'ils ont donné cet avis.

**Le président:** Monsieur Mather.

**M. Mather:** Il serait peut-être intéressant de noter pendant que nous parlons de cette question, ce que fait le ministère des Transports des États-Unis lorsqu'il s'agit de défauts de construction, des rappels et des normes de sécurité. Il semble qu'on a trouvé qu'il ne suffisait pas d'avoir des règlements, mais que ce qui aide beaucoup, c'est de formuler les règlements et de les rendre publics. Le mois dernier, aux États-Unis, on a commencé à publier un livre qui compare les normes de sécurité et de fonctionnement de toutes les nouvelles automobiles. C'est une brochure qui est en montre chez les vendeurs pour l'utilité du public. Par conséquent, le public sait, de façon certaine, quelles sont les normes de sécurité des divers véhicules. Ceci n'a pas trait directement à cet article mais il me semble que notre ministère des Transports ferait bien de considérer la possibilité de publier les règlements établis et de les diffuser auprès du public.

**Le président:** Monsieur Broadbent.

**M. Broadbent:** Pardonnez-moi, monsieur le président, si je répète quelque chose qui a déjà été dit, mais est-ce qu'on pourrait m'expliquer pourquoi on a adopté cette attitude. Pourquoi devrions-nous établir des règlements qui permettraient à un fabricant de véhicules automobiles de vendre un véhicule défectueux.

**Une voix:** Non défectueux.

**M. Broadbent:** Non, si j'ai bien compris, l'article 8 précise qu'on doit prévenir l'acheteur des défauts connus. Est-ce exact? Alors pourquoi adoptons-nous un projet de loi qui leur permettrait de vendre un véhicule défectueux, que l'on informe l'acheteur ou non de ces défauts?

**Le président:** Monsieur Campbell.

**M. Campbell:** Il s'agit de défauts qui sont portés à la connaissance du fabricant, du distributeur ou de l'importateur à la suite de la vente de l'automobile. Par exemple, il est possible qu'un an ou deux passent avant que certains défauts ne soient signalés à leur attention; par exemple, sur une voiture donnée, les canalisations trop longues des freins pouvaient se briser parce qu'elles frot-

## [Text]

turn. There is no standard covering this; there is no infraction of the standards—violation of the standards—but there is a potential danger involved. Therefore, this Clause 8 requires him to notify all the owners of such vehicles of which he is aware.

**Mr. Broadbent:** Where, Mr. Chairman, does it say in this Clause or elsewhere in the Bill that this is subsequent to the manufacture of the vehicle?

**An hon. Member:** The wording is...

**Mr. Broadbent:** As I read this it does not say that at all. It would enable a manufacturer to produce, for example, an automobile in my home town of Oshawa, knowing of the defect in advance, continuing production, selling the vehicle and then telling the people after. Is that not the case?

• 1020

**Mr. Pringle:** It does not make sense, but it could happen.

**Mr. Broadbent:** It seems to me that is bad wording in the Clause, if what we really should be concerned with is prohibiting the defects in advance.

**Mr. Fortier:** I suggest that the manufacturer must take all possible precautions before a car gets out of the plant that it meets the safety standards. In addition to meeting the safety standards, I imagine there is an obligation under the law for the manufacturer to make sure that his product is safe for operation, but some conditions may develop after the car has been in operation, which could not be foreseen.

**Mr. Broadbent:** Mr. Chairman, I certainly acknowledge the practical possibility of that, but to give teeth to what is intended here, would it not be sensible to amend this Clause? The wording does not occur to me at this point, but the effect of the wording would be that when a defect is discovered the manufacturer is responsible to pay the total cost of remedying that defect. This would act, I suggest, as a pretty important incentive to the manufacturer to avoid those defects because if you do not attach such a rider or punishment, if you like, to your requirement then it seems to me that someone who is primarily concerned, given the whole nature of the industry, with producing cars that will sell and maximize profit—that is after all what they are in business for—if you do not

## [Interpretation]

taient sur la roue dans un virage abrupt. Il n'y a pas de garantie ordinaire, ni de norme qui vise cet aspect; il y a tout de même un danger possible. L'article 8 précise alors qu'on doit en aviser tous les propriétaires de ces véhicules.

**M. Broadbent:** Mais où stipule-t-on dans cet article ou ailleurs, dans le projet de loi, que c'est à la suite de la fabrication du véhicule?

**Une voix:** L'interprétation est...

**M. Broadbent:** Si j'ai bien lu l'article, ce n'est aucunement ce que vous dites. Il permet à un fabricant de produire une automobile dans ma ville d'Oshawa, par exemple sachant à l'avance qu'il y a des défauts, mais de continuer tout de même la production et la vente des véhicules et d'en aviser les gens par la suite. N'est-ce pas le cas?

**M. Pringle:** Il y a peu de chance, que cela se produise, mais c'est possible.

**M. Broadbent:** Il me semble que la terminologie de cet article est fautive. Ce qu'on devrait vraiment empêcher, ce sont les défauts eux-mêmes, à l'avance.

**M. Fortier:** Je suggère que le fabricant veille à ce que le véhicule qui sort de son usine se conforme aux normes de sécurité. De plus, j'imagine aussi qu'en vertu de la loi, le fabricant doit s'assurer de la sécurité du fonctionnement de son produit. Certaines déféctuosités que l'on ne pouvait prévoir, pourraient toutefois surgir une fois que le véhicule a commencé à opérer.

**M. Broadbent:** J'admetts que c'est possible, mais pour raffermir notre position actuelle, est-ce qu'on ne devrait pas modifier l'article en question? La terminologie ne vient pas immédiatement mais il faudrait que lorsqu'on découvre un défaut, le fabricant soit tenu de défrayer toutes les réparations nécessaires. Selon moi, cela inciterait le fabricant à éviter ces déféctuosités. Si l'on ne prévoit pas de pénalité du genre, le fabricant qui veut vendre le plus de voitures possible et faire le meilleur bénéfice possible—après tout, voilà la raison de son existence—portera bien moins attention aux normes de sécurité. En même temps, si nous stipulons qu'ils doivent défrayer le coût des réparations dues à ces déféctuosités—nous reconnaissons comme tout le monde qu'ils ne sont pas infaillibles—nous

[Texte]

make that kind of provision they will not take that same degree of attention in ensuring that the standards are enforced. At the same time if we made a provision that they are eligible or are required to pay the costs of remedying the defect after it is discovered—we are acknowledging that they are not infallible, and no one is expecting them to be—but we would be requiring them to compensate the purchaser for defective manufacturing.

**Mr. Fortier:** In the case of cars which are imported into this country, it would be difficult to enforce the provision that we would put in the Bill to impose the obligation on the manufacturer to repair defects.

**Mr. Broadbent:** Then might an alternative, Mr. Chairman, be to make the dealer responsible for this, the importer?

**Mr. Campbell:** This provision is very similar to that in the Highway Safety Bill of 1966 passed by the U.S. Congress. Congress at the present time is considering amendments to their Bill to require manufacturers to pay the cost of correcting defects, but there are quite a number of problems, associated with this and the U.S. Congress has not as yet resolved this particular problem.

• 1025

**Mr. Broadbent:** With all respect, Mr. Chairman, we are not the U.S. Congress and we are concerned with automobiles sold in Canada. It seems to me that we should not wait for the Americans to decide how they are going to deal with the problem before we take action. One can acknowledge the problems. The practicality of whether it would be feasible to impose sanctions on a foreign manufacturer is acknowledged, but there is an alternative; namely, making the importer responsible or the local dealer responsible. I strongly suggest if this is to have any meaning at all we should amend this Clause to impose sanctions on someone.

**Mr. Fortier:** You will note that when the Minister of Transport receives notice from a manufacturer or an importer of a defect, he has to advise all the provincial authorities of this defect. So I suggest that the provincial authorities when the time comes for licensing or renewing the licence of that automobile would take such steps as they may deem necessary to make sure that if the vehicle has not been repaired it would not be licensed.

**The Chairman:** Mr. Campbell.

[Interprétation]

les obligions a indemniser l'acheteur d'un défaut de fabrication.

**M. Fortier:** Dans le cas de véhicules importés, il serait difficile d'appliquer ces dispositions.

**M. Broadbent:** On pourrait, monsieur le président, en rendre responsable le vendeur ou l'importateur.

**M. Campbell:** Cette disposition ressemble beaucoup à celle que l'on trouve dans la loi de 1966 sur la sécurité routière adoptée par le Congrès américain. A l'heure actuelle, le Congrès songe à modifier ce projet de loi pour obliger les fabricants à payer les frais encourus pour corriger ces défauts. Mais il y a un certain nombre de problèmes connexes. Le Congrès américain n'a pas encore trouvé de solution à ce problème particulier.

**M. Broadbent:** Nous ne sommes pas le Congrès américain et nous nous occupons d'automobiles vendues au Canada. Il me semble que nous ne devrions pas attendre que les Américains décident comment ils vont résoudre leur problème avant d'agir nous-mêmes. On reconnaît que les problèmes existent. Nous nous sommes demandé s'il serait pratique d'imposer des sanctions à un manufacturier étranger; il y a cependant une autre solution: rendre responsables l'importateur ou le détaillant local. Je recommande fortement, si nous voulons que cette disposition soit utile, d'amender cet article pour y inclure les sanctions possibles.

**M. Fortier:** Vous remarquerez que lorsqu'un fabricant ou un importateur informe le ministre des Transports d'une défectuosité quelconque, celui-ci doit prévenir toutes les autorités provinciales. Je recommanderais alors que les autorités provinciales, une fois venu le temps de renouveler l'immatriculation de cette automobile, prennent les mesures nécessaires pour retirer l'immatriculation du véhicule s'il n'a pas été réparé.

**Le président:** Monsieur Campbell.

## [Text]

**Mr. Campbell:** It is felt that the publicity associated with one of these recalls is quite a severe penalty to the manufacturer, so this is a sanction.

Second, to the best of my knowledge, the manufacturers have paid the cost of repairing any of these defects, in all cases except one. In that particular case, the manufacturer gave notice of defect because a safety hazard would exist if this particular vehicle were overloaded. He felt that there was no defect if the vehicle were used properly, but it could be a problem if the vehicle were abused. For this reason he felt that the owners of the vehicles should pay for the defect. I think it was this particular case that prompted the U.S. Congress to consider this amendment requiring the manufacturers to pay the costs of repairing all defects.

**The Chairman:** Mr. McCutcheon.

**Mr. McCutcheon:** Thank you Mr. Chairman. I have listened with interest to Mr. Broadbent's suggestion and I wonder whether we are in danger—Going back to Clause 5 it reads:

...unless the motor vehicle and its components comply with all safety standards applicable thereto.

The question that comes to my mind is this: we are legislating and I submit that you cannot legislate honesty and integrity. If this passes a federal safety standard and the defect becomes known later, are we not in danger of transferring this responsibility from the manufacturer where it stands at the present time to an arm of the government? I think this would be a retrograde step. Can you foresee that happening?

**Mr. Fortier:** That question was discussed at the drafting stage of the Bill, and we have been assured that the provisions as they are now in the Bill only provide for the standard which is our property and impose the obligation on the manufacturer to put this standard, to affix this mark, on the automobile provided only that the manufacturer assures himself that the automobile meets all the standards. There is no liability and there is no obligation imposed on the Crown. As a matter of fact, under this Bill, the only provision which imposes any duties, any functions on the Crown, on the Department, are the provisions in respect of inspection. There again the Minister designates inspectors; he may designate provincial employees as inspectors.

## [Interpretation]

**M. Campbell:** On estime que la publicité attachée à ces rappels constitue une sanction plutôt sévère pour le fabricant.

Deuxièmement, au mieux de ma connaissance, les fabricants ont dans tous les cas, sauf un, couvert le coût des réparations dus à ces défauts. Dans ce cas particulier, le fabricant avait informé les propriétaires d'un danger possible si le véhicule était trop chargé. Il croyait qu'il n'y avait pas de danger si le véhicule était employé avec modération. C'est pourquoi le fabricant croyait que les propriétaires des véhicules devraient payer le coût des réparations dues à ce défaut. Je crois que c'est ce cas particulier qui a incité le Congrès américain à étudier cet amendement exigeant que le fabricant défraye le coût de toute réparation due à un défaut de construction.

**Le président:** Monsieur McCutcheon.

**M. McCutcheon:** Merci monsieur le président, j'ai écouté avec intérêt les recommandations de M. Broadbent et je me demande tout simplement s'il y a danger ici au sujet de l'article 5, qui se lit comme suit.

...à moins que le véhicule automobile et ses pièces ne répondent à toutes les normes de sécurité qui leur sont applicables.

Voici le point. Nous sommes en train d'adopter un projet de loi et nous ne pouvons légitimer sur l'honnêteté et l'intégrité. Si le véhicule respecte une norme fédérale de sécurité et que le défaut surgit par la suite, n'y a-t-il pas danger de transférer cette responsabilité du fabricant, comme c'est le cas à l'heure actuelle, à une agence du gouvernement. Je trouve que ce serait une mesure rétrograde. Selon vous, cela peut-il se produire?

**M. Fortier:** Cette question a été discutée lors de la rédaction du projet de loi. On nous a assurés que les dispositions, contenues à l'heure actuelle dans le projet de loi, prévoient que seul l'établissement de la norme nous incombera, et que le fabricant devra apposer cette marque sur le véhicule automobile à condition qu'il soit sûr que l'automobile respecte toutes les normes. Il n'y a aucune obligation d'imposée à la Couronne. En fait, en vertu de ce projet de loi, la seule disposition qui impose des fonctions ou des devoirs à la Couronne, au Ministère, est celle qui traite de l'inspection. Mais ici encore, le ministre nomme les inspecteurs; il peut désigner des employés provinciaux.

[Texte]

• 1030

**Mr. McCutcheon:** I am concerned about this warranty part because it seems to me to be becoming a bit unwieldy. We are talking about the automobile and specifically about safety, but if we take this to its logical conclusion—when you buy a suit of clothes and the cloth does not stand up...

**Mr. Howe:** You do not buy another one.

**Mr. McCutcheon:** You just do not buy another one, as my colleague says. I am a great believer that if you buy a dog in the automobile business you do not buy another one. I will pass for now, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Turner.

**Mr. Turner (London East):** Mr. Chairman, is it not true that the automobile manufacturers right now do a good job of policing defects?

I bought a car three years ago and they chased me all the way to Vancouver, where I was informed that I had a defective driveshaft, and when I went down to the dealer's they were waiting for me. When I arrived back home and took it for its 12,000-mile check at St. Thomas, they changed the driveshaft again because they had me on the list.

**Mr. Rock:** What is the name of the manufacturer?

**Mr. Turner (London East):** Ford Motor Company. They phoned my daughter, they phoned Winnipeg—anywhere my daughter thought I might drop in—and there was a call waiting for me at Vancouver. This is good service, in my estimation.

**Mr. Corbin:** You are an important man.

**Mr. Turner (London East):** They policed the defect themselves, and I have heard many times that they check up on the people.

**The Chairman:** Mr. Mather.

**Mr. Mather:** Mr. Chairman, this supplementary to the point that Mr. Broadbent was making, of pinning the costs of the repair of the defective vehicle presumably onto the manufacturer. I note that Clause 8. (1) says:

...is guilty of an offence.

I wonder if it would meet Mr. Broadbent's point—if that point has support here—if we added "is guilty of an offence and responsible for rectifying same". This is on page 5, line 26.

**The Chairman:** Mr. Fortier.

[Interprétation]

**M. McCutcheon:** Je m'intéresse à cette question de garantie car il me semble que cela est un peu trop lourd. Nous parlons de l'automobile et plus précisément de la sécurité, mais si nous passions à la conclusion logique—lorsque vous achetez un habit et que le matériel ne vaut rien, ne dure pas...

**M. Howe:** Vous n'en achetez pas un autre.

**M. McCutcheon:** Comme mon collègue l'a dit, vous n'en achetez pas d'autre. Mais je crois que si vous achetez un «citron» dans l'industrie de l'automobile, vous n'en achetez pas d'autre. J'ai terminé.

**Le président:** Monsieur Turner.

**Mr. Turner (London Est):** Monsieur le président, n'est-il pas juste que les fabricants de l'automobile font maintenant un excellent travail concernant la vérification des défauts.

J'ai acheté une voiture il y a trois ans et on m'a retracé jusqu'à Vancouver, pour m'informer que l'arbre de transmission était défectueux. Lorsque je me suis rendu chez le vendeur, on m'attendait. De retour chez moi, j'ai fait procéder à la vérification des 12,000 milles, à St. Thomas, et l'on a de nouveau changé l'arbre de transmission.

**M. Rock:** Quel est le nom du fabricant?

**Mr. Turner (London-Est):** Il s'agissait de la Ford Motor Company. On a téléphoné à ma fille, on a téléphoné à Winnipeg et à un autre endroit où ma fille croyait que je pourrais être. Il y avait également un appel qui m'attendait à Vancouver. C'est un excellent service, à mon avis.

**M. Corbin:** Vous êtes important.

**Mr. Turner (London Est):** Ils ont décelé ces défauts eux-mêmes, et j'ai entendu plus d'une fois qu'ils font cela pour nombre de gens.

**Le président:** Monsieur Mather.

**M. Mather:** Monsieur le président, M. Broadbent parlait de faire payer les réparations des véhicules automobiles défectueux par le fabricant. L'article 8 c) mentionne:

...«commet une infraction»

Est-ce que cela ne répondrait pas au point de vue formulé par M. Broadbent si l'on disait: «commet une infraction, est responsable de la rectification de ces défauts». A la page 5, ligne 10.

**Le président:** Monsieur Fortier.

## [Text]

**Mr. Fortier:** The Bill only governs the safety standards that a car must meet before it is out for sale. The Bill is not concerned with the cost of the repair of defects which may develop at any time after the car has left the distributor.

## [Interpretation]

**M. Fortier:** Le projet de loi ne traite que des normes de sécurité auxquelles doivent se conformer les véhicules automobiles avant qu'ils ne soient mis en vente. Le projet de loi ne traite pas du coût des réparations de défectuosités qui pourraient éventuellement se produire après la vente du véhicule automobile.

**The Chairman:** Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, I am inclined to agree with Mr. Broadbent that some consideration should be given to the wording of Clause 8 (1) so that it specifically states that the defect is discovered after distribution because in law you might be leaving either the federal government or the manufacturer in a position where he could conceivably know that a defect exists before distribution. It is not a practical application, I agree, but it could be. I think there should be a few words in there stating that the defect was discovered later—unless the defect relates only to safety. Does the defect you speak of here relate only to the safety standards?

**Le président:** Monsieur Pringle.

**M. Pringle:** Monsieur le président, je suis porté à convenir avec M. Broadbent qu'on devrait songer au libellé de l'article 8 (1), pour établir de façon bien précise que les défauts sont dépistés après la vente. Car légalement, on peut placer le gouvernement fédéral ou encore les fabricants dans une situation telle qu'ils pourraient peut-être savoir qu'un défaut existe avant la distribution. Ce n'est pas une application pratique, j'en conviens, mais cela pourrait se produire et je pense qu'il serait bon d'y insérer quelques mots qui signifieraient d'une façon claire et précise que le défaut a été découvert par la suite—à moins que les défauts ne concernent que la sécurité. Est-ce que les défauts dont vous parlez n'ont trait qu'aux normes de sécurité?

• 1035

**Mr. Campbell:** Any defect affecting the safe operation of that vehicle. It does not necessarily relate to the standards.

**Mr. Pringle:** If it happened to be wrist pins, it would not come under this Act?

**M. Campbell:** Toute défectuosité affectant la conduite sûre de ce véhicule. Il ne s'agit pas nécessairement des normes.

**M. Pringle:** S'il s'agit, disons, de certains dispositifs, comme les tourbillons de la tête de piston, ces éléments ne seraient pas visés par cette loi?

**M. Fortier:** De tout défaut de construction, de conception ou de fonctionnement...

**M. Pringle:** De tout défaut?

**M. Fortier:** ...qui risque de nuire à la sécurité de la conduite.

**M. Campbell:** S'il y a une défectuosité, disons, dans le rembourrage d'un véhicule automobile, le fabricant n'est pas obligé d'en informer le propriétaire même s'il peut rappeler ce véhicule pour réparation.

**Mr. Pringle:** The other point I would like to make is that it is generally the practice that the manufacturers pay for the parts involved but not always for the labour to install the parts. I am wondering, if we proceeded along the lines suggested by Mr. Broadbent with regard to their being required to pay all cost involved, if we would be building in an additional insurance premium in the cost of every automobile, which might not be essential but which would be put there in the event of a

**M. Pringle:** Il y a un autre point que je voudrais soulever. Est-ce que le fabricant paie habituellement les pièces et pas toujours la main-d'œuvre. Si nous procédions comme l'a proposé M. Broadbent et exigons qu'ils assument tous les coûts en cause, est-ce qu'on n'y insérerait pas une prime d'assurance additionnelle quant au coût de chaque véhicule automobile qui n'est peut-être pas tout aussi essentielle, mais qui existerait en cas de défectuosité. Est-ce qu'il serait sage d'agir

## [Texte]

defect. I am wondering if this is wise in view of the fact that in the interests of competitive sale, they usually provide the parts although not always the labour. Maybe we should be very careful how any suggested amendment is worded with regard to the payment of all costs in view of this possibility of paying an additional insurance premium, which might or might not be essential, and might or might not be a practical solution to the problem.

**The Chairman:** Mr. Broadbent.

**Mr. Broadbent:** Mr. Chairman, I tend to disagree with the view that has just been expressed. If, for example, what I have heard is going to take place does take place in the General Motors operation in Oshawa, where the next year model is mainly a speed-up in production, in rationalizing the line they are going to produce fewer models but they are going to increase significantly the number of models they produce per hour. It would seem to me that this is fully in accord with what every manufacturer tries to do: to get maximum output per man hour. This is quite reasonable, but by attaching a provision in law which would impose sanctions on a manufacturer who produces something like an automobile, which is potentially a death weapon—and no one is ascribing any motives to the manufacturer here but it is not just an ordinary commodity such as a suit of clothes, for example, but something that lives are very seriously involved in—by imposing a sanction here, we would be saying not only to General Motors but to Ford and Chrysler and the other automotive manufacturers that when they are involved in the speeding-up process of manufacturing, they must take into account that if they produce a defective automobile in this process, they are going to pay the complete costs. It seems to me that their engineers and management personnel are going to take the correct procedures at the outset to do everything they can in advance to prevent defects, much more than would be the case if we left the proposed law in this form, where they would just have to inform people about defects.

I think that the wording would have to be changed in Clause 8 specifically. If we could leave it now, maybe this afternoon I could suggest specific wording. It would follow along the line of the opening paragraph that they would have to give notice, but I would also insert the words somewhere "give notice that a defect has occurred and notice of intent to repair the defect at complete cost to the importer" or one of these three. To cover the argument that I have in mind, we would have to insert that in that opening paragraph.

## [Interprétation]

ainsi, vu que dans l'intérêt de ventes concurrentielles, le fabricant paie habituellement les pièces, mais pas toujours la main-d'œuvre. Il faudra faire bien attention au libellé de tout amendement proposé à l'égard du paiement de toutes les dépenses, compte tenu du fait qu'il faudrait peut-être payer une prime d'assurance additionnelle, ce qui n'est peut-être pas pratique comme solution de ce problème.

**Le président:** Monsieur Broadbent.

**M. Broadbent:** Je ne suis pas d'accord avec ce point. Si, par exemple, ce que j'ai entendu se produit à l'usine *General Motors* à Oshawa, où les modèles de l'année prochaine sont une accélération de production, on produira moins de modèles et on augmentera le nombre des modèles peut-être, à l'heure. Il me semble que ce fait est tout à fait conforme à ce qu'un fabricant essaie de faire, soit d'avoir un maximum de rendement par homme-heure. En vertu de la loi, qui imposerait des sanctions au fabricant qui produit un véhicule automobile qui peut être une arme meurtrièrerie—il ne s'agit pas ici d'un produit ordinaire, comme un costume, disons des vies sont en cause ici—nous dirions, non pas simplement à *General Motors*, mais à *Ford*, *Chrysler* et aux autres fabricants, qu'ils doivent tenir compte du fait que, lorsqu'ils veulent accélérer la production, s'ils produisent un véhicule défектueux, ils devront en assumer tous les coûts. Alors, les ingénieurs et les cadres de ces sociétés, dès le départ, prendraient les mesures voulues pour prévenir toute défectuosité possible, bien plus que si la loi demeurait comme elle l'est actuellement.

Je pense que le libellé de l'article 8 devrait être modifié. Si nous pouvions le réserver pour y revenir peut-être cet après-midi, j'aimerais vous proposer un libellé spécifique, conforme au premier alinéa de l'article 8, soit qu'il faudrait non seulement donner un avis, mais j'y inclurais aussi l'expression «donner un avis que des défauts se sont présentés ainsi qu'un avis d'intention de réparer ces défauts au coût de l'importateur, du vendeur ou du fabricant». Cette phrase devrait être insérée dans le premier paragraphe.

[Text]

**The Chairman:** Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, I am just about through. I am almost completely in agreement, but I can see some problems here. I think really that we should let this Clause 8 stand until such time as we have had the opportunity to think about it more. I am also thinking of the possibility of writing in "built-in liabilities", which may or may not be correct in law. When you say "all costs" you may be referring to costs other than the repairs to the automobile.

**Mr. Broadbent:** No, parts and labour needed in the repairing.

**Mr. Pringle:** Yes. If it were worded properly.

**Mr. Broadbent:** Yes.

**Mr. Fortier:** There is another question that comes to my mind. It is that if the Bill is to impose a liability on the manufacturer for putting on the market an unsafe car, then we may well be going beyond our powers. The extent of our jurisdiction is related to the trade-mark and we prescribe when the trade-mark can be applied on an automobile. But if we go a step further and want to legislate that the manufacturer is liable for any defect in manufacturing a car, I have some doubt as to whether we have jurisdiction to provide for this in a federal statute.

**The Chairman:** Mr. Broadbent.

**Mr. Broadbent:** Mr. Chairman, in terms of the federal government's powers over import and export matters, would it not be the case under this rubric that such laws could be passed, so that you could stop manufacturers in Canada from exporting vehicles that do not meet our standards? Similarly, you could stop cars that do not meet these standards from being imported and therefore in effect you would get at what we may want to get at. Would that not be the case?

**Mr. Fortier:** Maybe. I cannot answer that question.

Clause 8 allowed to stand.

On Clause 9—Publication of proposed regulations.

**The Chairman:** Mr. Mather.

**Mr. Mather:** This Clause 9 says:

A copy of each regulation or amendment to a regulation that the Governor in Council proposes to make under section 4

[Interpretation]

**Le président:** Monsieur Pringle.

**M. Pringle:** J'ai presque terminé. Je suis presque d'accord, mais je prévois que certains problèmes pourraient se présenter. Je pense que nous devrions réserver cet article 8 jusqu'à ce que nous ayons eu l'occasion d'y réfléchir un peu plus longuement. Je songe à cette possibilité d'y inscrire une responsabilité qui serait peut-être injuste sur le plan juridique. Lorsqu'il est fait mention de «toutes les dépenses» vous vous référez peut-être aux coûts autres que les frais de réparations de l'automobile.

**M. Broadbent:** Non. Il s'agit des pièces et de la main-d'œuvre nécessaires aux réparations.

**M. Pringle:** Si le libellé est préparé avec soin.

**M. Broadbent:** En effet.

**M. Fortier:** Il y a une autre question à laquelle je songe maintenant. Si le projet de loi impose une sanction aux fabricants qui mettent un véhicule automobile défectueux sur le marché, il se peut que nous dépassions ici nos pouvoirs. La portée de notre compétence est liée à la marque de commerce et nous pouvons prescrire quand la marque de commerce peut être apposée à une automobile. Alors je doute fort que nous ayons la compétence voulue pour prévoir cela dans une loi fédérale.

**Le président:** Monsieur Broadbent.

**M. Broadbent:** Pour ce qui est des pouvoirs du gouvernement fédéral sur les importations et les exportations, est-ce qu'il n'en serait pas ainsi en vertu de cette rubrique qui veut qu'une telle loi pourrait être adoptée pour empêcher, disons, les fabricants canadiens d'exporter des véhicules automobiles qui ne répondent pas à nos normes et aussi empêcher l'importation de véhicules qui ne répondent pas à nos normes. Par conséquent, nous en arriverons peut-être à ces buts que nous visons.

**M. Fortier:** Je ne saurais répondre à votre question.

L'article 8 est réservé.

L'article 9—Publication des règlements proposés.

**Le président:** Monsieur Mather.

**M. Mather:** L'article 9 se lit comme suit:

9. Une copie de tout règlement que le gouverneur en conseil se propose d'établir ou de toute modification qu'il se propose

## [Texte]

or 7 shall be published in the *Canada Gazette* and a reasonable opportunity shall be afforded to manufacturers, distributors, importers and other interested persons to make representations...

It deals therefore with publicity or publication of the regulations. My point is that simply publishing such in the *Canada Gazette* does not provide a reasonable opportunity for people interested to make representations. The people interested go beyond the manufacturers. They also may take in the consumers. I think that as well as requiring publication of the regulations in the *Canada Gazette*, which is a formal thing, we should provide for a greater degree of publicity for them, such as the daily press, or some advertisement in the media.

I hope you will forgive my harping on this point I tried to make earlier that we are dealing here with something that requires wide publicity if it is going to be effective. And in this Clause 9, I think we have a place where we could add to the recognition of the importance of these regulations. I doubt that the *Canada Gazette* by itself is enough for publicity.

**The Chairman:** Mr. Fortier.

**Mr. Fortier:** There would not be any objection that I can see to enlarging on Clause 9 by providing that the notice shall also be published in newspapers, but should we then provide that it would be published in newspapers from one end of this country to the other? After all, the regulations in draft form will be of primary interest to the manufacturers, to the distributors, to the manufacturers first, and the notice in the *Canada Gazette* would, as a matter of course, come to their attention. Maybe there would not be any need to provide for any other publication.

• 1045

**Mr. Mather:** Sir, the clause also provides for amendments to the regulations. That is a new element entering into the regulations. I feel very strongly that we should not only provide for *Canada Gazette* notification to the industry, but it is quite reasonable to suggest that the public itself should be made aware of these changes in the regulations. If we are dealing with some federal aspects of transportation, that means that we are dealing in a sense with transportation from one end of the country to the other. I would urge that fur-

## [Interprétation]

d'apporter à un règlement, en vertu de l'article 4 ou de l'article 7, doit être publiée dans la *Gazette du Canada* et l'on doit donner aux fabricants, distributeurs, importateurs et autres personnes intéressées la possibilité raisonnable de faire des observations au...

Donc il s'agit de la publication d'un règlement proposé. Voilà ce à quoi je veux en venir: une simple publication dans la *Gazette du Canada* ne donne pas aux intéressés la possibilité de faire des observations. Il n'y a pas que le fabricant intéressé, mais aussi le consommateur. Je pense qu'en plus d'exiger la publication des règlements dans la *Gazette du Canada*, qui est une publication officielle, on devrait leur assurer une plus grande publicité, disons, dans les quotidiens et dans les autres médias d'information.

J'espère que vous ne m'en voudrez pas de revenir sur ce point que j'ai essayé d'inscrire plus tôt. Il nous faut donner beaucoup plus de publicité aux règlements si nous les voulons efficaces. L'article 9 nous permet d'accroître la reconnaissance de l'importance des ces règlements. Je doute fort que la *Gazette du Canada* soit suffisante aux fins de cette publicité.

**Le président:** Monsieur Fortier.

**M. Fortier:** Je ne vois pas d'objection à ce que l'on donne une plus grande portée à l'article 9, en prévoyant qu'un avis soit aussi publié dans les journaux. Est-ce qu'on devrait alors prévoir une publication dans les journaux d'un océan à l'autre du pays? Après tout, les règlements, qui sont sous forme de projet, intéresseront essentiellement les fabricants, les distributeurs, les fabricants d'abord et l'avis dans la *Gazette du Canada* retiendra naturellement leur attention. Peut-être ne serait-il pas nécessaire alors de prévoir la publication dans tout autre média.

**M. Mather:** On peut aussi modifier ces règlements, ce qui entraîne un nouvel élément. Enfin, je crois vraiment qu'on ne devrait pas informer l'industrie uniquement par une publication dans la *Gazette du Canada*. Le public devrait être mis au courant des changements de ces règlements. Si nous parlons de certains aspects des transports relevant du fédéral, cela signifie donc en un sens que nous traitons des transports dans l'ensemble du pays, d'un océan à l'autre. J'aimerais donc que l'on songe plus sérieusement

[Text]

ther consideration be given to adding to the publicity that is provided for this.

**The Chairman:** Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** I would just like to add, if I may, that I think there is a great deal of common sense in Mr. Mather's suggestion. I am not exactly sure how it could be established in view of the fact that there are many newspapers in Canada. But I might say that with regard to aircraft, periodically the Department of Transport issues mandatory modifications to engines, parts, propellers and so on, and every pilot in Canada receives a copy of the mandatory modifications as they may apply to his aircraft.

It seems to me that we should at least include the trade associations relating to the distributors or some group whose responsibility it would be to take care of what in effect would be a mandatory modification to an automobile, would it not, if it is a recognized defect?

I would respectfully submit that some consideration should be given to widening the publicity with regard to the defects or amendments to the regulations.

**Mr. Mather:** It might be, Mr. Chairman, that we could follow the American example where I think in some cases they require any changes or any alterations in their safety standards and any specifics in regard to car safety to be displayed in the dealers' showrooms where the people come to buy the cars.

At any rate, I just want to make a strong suggestion that we try to do more than simply require that these changes be published in the *Canada Gazette*.

**Le président:** Monsieur Portelance.

**M. Portelance:** J'aimerais ajouter une remarque à la suggestion de M. Mather. Tous les bills adoptés par la Chambre des communes sont d'intérêt public. Cela ne s'applique pas seulement à la présente loi, mais aussi à toutes les autres. Les nouveaux règlements sont toujours publiés dans la *Gazette du Canada*. Alors, la presse s'en empare et les fait connaître au public. Je ne vois pas pourquoi nous ferions une exception avec ce bill-là.

**Mr. Campbell:** Clause 9 deals with the publication of the regulations and these are rather voluminous and technical documents. I presume that the discussion really relates to publicity about the regulations, not the regulations themselves.

[*Interpretation*]

à ajouter d'autres éléments à ce que prévoit cet article 9.

**Le président:** Monsieur Pringle.

**M. Pringle:** Je voudrais simplement ajouter, si on me le permet, qu'il y a beaucoup de sens pratique dans cette proposition de M. Mather. Je ne vois pas tout à fait comment on peut l'appliquer vu qu'il y a bon nombre de journaux au Canada. Je pourrais cependant vous dire que pour ce qui est des avions, le ministère des Transports publie à intervalles régulières des modifications obligatoires aux moteurs, aux pièces, aux hélices, et chaque pilote canadien reçoit une copie de ces modifications qui pourraient s'appliquer dans le cas de son avion.

A mon avis, nous devrions pour le moins informer les associations commerciales de distributeurs ou encore un groupe donné qui devrait s'occuper de faire apporter les modifications obligatoires à un véhicule automobile, où l'on aurait décelé une défectuosité?

On devrait donc songer à donner une plus grande publicité aux défectuosités ou aux modifications aux règlements.

**M. Mather:** Mais il se pourrait alors, monsieur le président, que nous suivions l'exemple des États-Unis où, dans certains cas, on exige que tout changement, ou modification aux normes de sécurité relatives aux véhicules automobiles, soit affiché dans les salles de montre des distributeurs.

Enfin, je veux simplement proposer que nous essayions d'exiger plus qu'une publication dans la *Gazette du Canada*.

**The Chairman:** Mr. Portelance.

**M. Portelance:** Mr. Chairman, I would like to add a comment to the amendment proposed by Mr. Mather. All the bills agreed to by the House of Commons are of public interest. This applies not only to this bill, but also to all other bills. The new regulations are always published in the *Canada Gazette*. The newspapers get them and give them a lot of publicity. I do not see why we should have an exception in this case.

**Mr. Campbell:** L'article 9 traite de la publication des règlements et il s'agit de documents volumineux et techniques. J'imagine que la discussion se rapporte vraiment à la publicité des règlements et non pas aux règlements mêmes.

[Texte]

**Mr. Portelance:** No, it is about a new regulation which would be approved by the Governor in Council. But I was saying that in all other bills which we are passing here, they are all of public interest and we are not going out to publish in every paper across the country. It has always been known that the *Canada Gazette* was the one to publish them, and then I suppose that all newspapers take the news from there to let the public know it. If we make a change here, this would mean that we may have to make changes in all

• 1050

other bills. To give you an example right now, rules and regulations can be changed by the Governor in Council. Right now as far as drugs or marijuana are concerned no one is allowed to make tests on human people until a section of the existing law is changed. The change will appear in *Canada Gazette* only but I think it is also public interest. Yet nobody will know about it when it happens.

**Mr. Mather:** Mr. Chairman, I do not want to hold up the discussion or disposition of this Clause. The Minister will be here later. It will satisfy me if we can make a recommendation to the Minister for greater publicity of these regulations.

Clause 9 agreed to.

On Clause 10(1)—*Inspectors*

**Mr. Skoberg:** This reads here, Mr. Chairman:

10(1) The Minister may designate as inspector...

Did I understand by the previous conversation that possibly the provincial people would be used as inspectors in supervision of this bill?

**Mr. Fortier:** That is right. Provincial government employees may be designated as inspectors.

**Mr. Skoberg:** What about the remuneration? Would this come within the scope of the federal bill?

**Mr. Fortier:** No, the bill would not provide for their remuneration. Of course, they would be designated as inspectors and they would act as provincial government employees. That would be part of their duties as government employees.

**Mr. Skoberg:** You cannot visualize a conflict of dollars and cents entering into the picture here? If this is a federal bill hopefully and we are trying to make it uniform. If we leave it up to the provinces they will be

[Interprétation]

**M. Portelance:** Il s'agit plutôt d'un nouveau règlement qui serait approuvé par le gouverneur en conseil. Je disais que tous les autres projets de loi que nous adoptons ici sont toujours d'intérêt public et on ne les publie pas dans les journaux du pays. On sait toujours que c'est la *Gazette du Canada* qui les publie et puis tous les journaux en tirent des nouvelles pour renseigner le public. Mais si l'on apporte une telle modification, cela signifiera que nous devrons peut-être apporter des modifications à tous les autres projets de loi. Les règlements peuvent être modifiés par le gouverneur en Conseil et actuellement en ce qui concerne les stupéfiants et la marijuana, personne n'est autorisé à faire des essais sur les êtres humains avant qu'un article de la présente loi ne soit modifié. Cette modification sera simplement publiée dans la *Gazette du Canada* et personne ne sera au courant de sa parution, bien qu'elle soit d'intérêt public.

**M. Mather:** Je ne veux pas retarder la discussion de cet article. Plus tard, le Ministre sera parmi nous. Je serai satisfait, qu'on recommande simplement au ministre d'accorder une plus grande publicité à ces règlements.

L'article 9 est adopté.

L'article 10 paragraphe (1)—*Inspecteurs*

**Mr. Skoberg:** Il est écrit ici monsieur le président,

le ministre peut désigner comme inspecteur...

Si j'ai bien compris, est-il vrai qu'il est possible qu'on ait recours aux services de fonctionnaires provinciaux pour assurer les services d'inspection?

**Mr. Fortier:** C'est exact. On peut désigner des fonctionnaires provinciaux comme inspecteurs.

**Mr. Skoberg:** Et que dire des traitements? Est-ce que cette question est prévue dans le projet de loi fédéral?

**Mr. Fortier:** Non. Le bill ne prévoit pas ces rémunérations. Ils seraient désignés comme inspecteurs et ils agiraient en tant qu'employés du gouvernement provincial. Ces fonctions feraient partie de leurs obligations en tant qu'employés du gouvernement.

**Mr. Skoberg:** Est-ce qu'il ne pourrait pas y avoir conflit quant au montant de la rémunération? Il s'agit d'un bill fédéral et nous essayons de le rendre uniforme. Si nous en laissons l'application aux provinces, elles

## [Text]

governed then by their budget, naturally, as to just what type of inspection will be carried out.

**Mr. Campbell:** I do not think that Mr. Fortier said that we would use provincial government employees. He merely stated that it would be possible under this bill to use provincial government employees to assist in the inspection under this proposed Act.

**Mr. Skoberg:** Who is going to do the policing of the regulations? If you leave it up to the provinces to do the policing of the regulations completely you may enter into a sort of conflict.

**Mr. Campbell:** At the present time we do not anticipate that the provincial officials will do the policing of this bill. They will be federal officials. If we required assistance from provincial officials and they were prepared to offer such assistance they could be designated as inspectors under this proposed Act as it is written.

**Mr. Skoberg:** And do you at all have any idea how many inspectors you are looking at under this provision of this proposed Act?

**Mr. Campbell:** No, I could not say exactly the number. In the enforcement of the bill, we anticipate, at the present time, engineering audits of the manufacturers' records. These would be done by small teams of inspectors headquartered in Ottawa.

We also anticipate that we shall obtain data for the enforcement of this bill through our accident investigation program and through public complaints. This may be one of the most important sources of information. During the past year it has been quite significant. We will also obtain data through the provincial departments in their periodic motor vehicle inspection programs, from the performance of the government motor vehicle fleet and also, if necessary, through the purchase of vehicles and testing of them by the federal government. This is the way we anticipate the enforcement practice will develop.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, I was wondering, are not provincial police law enforcement officers?

## [Interpretation]

devront tenir compte de leur budget afin de décider du genre d'inspection qui sera faite.

**M. Campbell:** Je ne crois pas que M. Fortier ait dit que nous aurons recours à des fonctionnaires provinciaux. Il a simplement dit qu'il serait possible en vertu des dispositions de ce bill d'avoir recours aux services de fonctionnaires provinciaux pour aider à l'inspection prévue dans les dispositions de cette loi.

**M. Skoberg:** Qui veillera à l'application des règlements? Si on laisse entièrement ce soin aux provinces, il peut en résulter certains heurts.

**M. Campbell:** En ce moment, nous ne prévoyons pas que les autorités provinciales veilleront à l'application des dispositions de ce bill; des agents fédéraux s'en occuperont. Si nous demandions à des agents provinciaux de nous aider et qu'ils soient prêts à le faire, ils peuvent être désignés en tant qu'inspecteurs en vertu des dispositions de ce projet de loi.

**M. Skoberg:** Est-ce que vous avez une idée du nombre d'inspecteurs auxquels vous pourriez avoir recours en vertu des dispositions de ce projet de loi?

**M. Campbell:** Non, je ne peux pas vous dire exactement quel en serait le nombre. Pour ce qui est de la mise en vigueur des dispositions de ce projet de loi, nous prévoyons en ce moment une vérification authentique des registres du fabricant, qui serait faite par une équipe d'inspecteurs dont le bureau central serait à Ottawa. Nous prévoyons aussi l'obtention de données pour la mise en vigueur des dispositions de ce bill le truchement d'un programme d'enquêtes sur les accidents et de plaintes provenant du public, ce qui peut être la meilleure source de renseignements. Au cours de l'année dernière ce fut très révélateur. Des renseignements seront obtenus également par l'intermédiaires des ministères provinciaux au moyen de leurs programmes d'inspection des véhicules et en tenant compte du rendement des véhicules automobiles du gouvernement fédéral et s'il le fallait, par l'entremise de l'achat de véhicules automobiles et de leur mise à l'essai par le gouvernement fédéral. C'est la façon dont nous prévoyons l'application de ces dispositions.

**M. Howe:** Les agents de polices provinciaux ne sont-ils pas chargés de faire respecter les lois?

[Texte]

• 1055

**Mr. Fortier:** Yes. They are law enforcement officers. But we are speaking about the power of inspection in the manufacturing plants. It is not a question of seeing whether an offence has been committed.

**Mr. Howe:** But have you had any discussion with the provincial government with regard to this? You mentioned periodic safety checks. Suppose the provincial police do stop you on the road and find that your car does not have the safety features prescribed in this bill. They do not say anything about it to anybody?

**Mr. Campbell:** What do you mean, "They do not say anything about it to anybody"?

**Mr. Howe:** Are they supposed to enforce the law or report this situation?

**Mr. Fortier:** The bill provides just for the car as manufactured. Once the automobile has been sold and is the property of an individual, I suggest that the provisions of the proposed Act can no longer be enforced or checked. Once a car is sold the person who buys it can do away with some of these standards. He can replace the tires with tires that do not meet the specifications.

**Mr. Campbell:** Sir, it is our hope that anybody, any individual, any citizen of Canada, including police officers, will report to us on any vehicle which they believe to be in violation of the standards.

**Mr. Thomas (Moncton):** If you ask for complaints you will leave yourself open to be swamped with letters.

**Mr. Campbell:** Well, we hope that they will be genuine complaints. It could very well be that we would be swamped by the correspondence. I live in fear of this.

**Mr. Howe:** By the same token, Mr. Chairman, I am disturbed about this. Suppose a provincial policeman does find that the tires on the car are of the wrong size, would he use this proposed Act or a provincial act to take that car off the road?

**Mr. Fortier:** It would not be under this proposed Act.

[Interprétation]

**M. Fortier:** Oui, ils sont chargés de faire respecter les lois, mais il s'agit ici du pouvoir d'inspection dans les usines de fabrication. Il ne s'agit pas de voir si un délit a été commis.

**M. Howe:** Avez-vous eu des entretiens avec les représentants des gouvernements provinciaux? Vous parlez de vérifications concernant la sécurité, faites à intervalles réguliers. Disons que la police provinciale vous arrête sur la route et découvre que votre véhicule automobile n'a pas des dispositifs de sécurité prévus dans ce bill; ils n'ont pas à en parler à qui que ce soit?

**M. Campbell:** Que voulez-vous dire par «Ils n'en parlent à personne.»?

**M. Howe:** Sont-ils chargés de veiller à l'application de la loi ou de faire un rapport au sujet de ces situations?

**M. Fortier:** Enfin le bill ne porte que sur l'automobile à l'usine, une fois que l'automobile a été vendue et est devenue la propriété d'un particulier, je pense que les dispositions de la loi ne pourraient plus être mises en vigueur. Une fois qu'une voiture est vendue, l'acheteur peut simplement se passer de certaines de ces normes. Vous pouvez remplacer les pneus pour acheter des pneus qui ne répondent pas à ces exigences.

**M. Campbell:** Enfin nous espérons que toute personne, tout citoyen canadien, y compris les agents de police, nous feront rapport de tout véhicule qui, à leur avis, représente une violation des normes de sécurité.

**M. Thomas (Moncton):** Si vous demandez des plaintes vous pourrez être submergé de correspondance.

**M. Campbell:** Nous espérons que les plaintes seront justifiées. Il se peut très bien que nous soyions submergés de courrier, c'est une de mes craintes.

**M. Howe:** Monsieur le président je suis quelque peu inquiet à cet égard. Supposons qu'un agent de police provincial trouve que les pneus de telle voiture ne correspondent pas aux normes, ne sont pas de la bonne dimension, est-ce qu'il utiliserait les dispositions de ce projet de loi ou d'une loi provinciale pour retirer cette voiture de la circulation?

**M. Fortier:** Ce ne serait pas en vertu des dispositions de ce projet de loi.

## [Text]

**Mr. Campbell:** Provincial legislation. The Ontario Highway Traffic Act, for example, provides that the tires shall meet a CSA standard.

**Mr. Howe:** In other words, the provincial governments all have this type of legislation too.

**Mr. Campbell:** No. The provincial legislation relates to the condition of vehicles permitted to use the highway system.

**The Chairman:** Mr. McCutcheon.

**Mr. McCutcheon:** Thank you very much, Mr. Chairman. Just to summarize what my colleague here was talking about, in very simple terms this proposed Act applies to newly manufactured automobiles. Second-hand cars are the problem of the provincial jurisdictions. Is that it?

**Mr. Campbell:** That is correct.

Clause 10 agreed to.

On Clause 11 (1)—*Powers of inspectors*

**Mr. McCutcheon:** It points out here under Clause 11 (1) that:

11. (1) An inspector may at any reasonable time enter any place in which he reasonably believes there is any motor vehicle of a class for which safety standards have been prescribed under section 4 or 7 and that is owned by or situated on the premises of any manufacturer, distributor or importer...

My question here is the obvious one. Is there a loophole here whereby a manufacturer may, in his wisdom, independently deliver these cars to his dealerships and put them on a dealer's lot? What happens then?

• 1100

**Mr. Campbell:** We cannot inspect them and seize them on a dealer's lot. We are directing this legislation to the manufacturer. We will confine our inspection to his plant and his property.

**Mr. McCutcheon:** Once it is off of the manufacturer's property, even though the inspector knows that there are three or four automobiles that by an accident or for some reason or other got out, under this proposed Act, the inspector has no authority to go to the dealer's lot.

## [Interpretation]

**M. Campbell:** Au sujet de la législation provinciale, «l'Ontario Highway Traffic Act» par exemple prévoit que les pneus doivent être suivant les normes de la CSA.

**M. Howe:** En d'autres termes, les gouvernements provinciaux ont aussi ce genre de législation.

**M. Campbell:** Non. Les législations provinciales ont trait aux conditions du véhicule automobile utilisé sur les réseaux routiers.

**Le président:** Monsieur McCutcheon.

**M. McCutcheon:** Merci beaucoup monsieur le président. Simplement pour résumer ce que notre collègue vous exposait, cette loi s'applique aux véhicules automobiles qui viennent d'être fabriqués mais les voitures usagées relèvent des législations provinciales. Est-ce exact?

**M. Campbell:** Oui, c'est exact.

L'article 10 est adopté.

Passons à l'article 11 paragraphe (1)—*Pouvoirs des inspecteurs*.

**M. McCutcheon:** Pouvoirs des inspecteurs, il est stipulé à l'article 11 paragraphe (1):

Un inspecteur peut, à tout moment raisonnable entrer dans tout lieu lorsqu'il a des raisons de croire qu'il s'y trouve soit un véhicule automobile d'une catégorie pour laquelle des normes de sécurité ont été prescrites en vertu de l'article 4 ou de l'article 7 et qui appartient à un fabricant, un distributeur ou un importateur ou se trouve dans l'établissement d'un fabricant, d'un distributeur ou d'un importateur, ...

Y a-t-il un échappatoire ici, qui permettrait qu'un fabricant, se prévalant de cette possibilité, livre ses voitures directement à des vendeurs et les mette dans le parc à voitures d'un vendeur. Que se produit-il alors?

**M. Campbell:** On ne peut pas en faire l'inspection ni les saisir. Cette législation vise le fabricant et nous nous en tenons, pour notre inspection, à son usine et à ce qui lui appartient.

**M. McCutcheon:** Une fois qu'elles sont hors de sa propriété cette loi n'est plus applicable même si l'inspecteur sait très bien qu'il y a trois ou quatre véhicules automobiles qui, pour un motif ou un autre, ont pu sortir et se trouvent maintenant chez un vendeur, il ne peut plus rien faire.

[Texte]

**Mr. Campbell:** He cannot seize them.

**Mr. McCutcheon:** What can he do? Can he prevent the dealer from selling that vehicle?

**Mr. Turner (London East):** Mr. Chairman, does that not come under Clause 5? There is a distributor in there as well. As long as...

**Mr. McCutcheon:** I am coming to that, Mr. Turner.

**The Chairman:** Dr. Campbell, did you find an answer to that?

**Mr. Campbell:** This is to prevent our inspectors from going into any dealer's place of business and tying up vehicles which are the property of the dealer.

**Mr. McCutcheon:** Yes, but may I suggest to you...

**Mr. Campbell:** The seizure is only to obtain evidence.

**Mr. McCutcheon:** May I suggest to you that the majority of automobiles on the majority of dealers' lots are neither the property of the dealer nor of the company. They are on wholesale finance. The company has received their money. Therefore I submit there is a hole in this Act and that we should study it a little further to see how we can get around this problem. I am not suggesting for one minute that dealers are less honest than manufacturers, or anything of this nature, but technically speaking I feel there is a loophole here.

**Mr. Fortier:** It is my understanding that cars go from the manufacturer to a distributor before they go to the dealer.

**Mr. McCutcheon:** I disagree with you there, sir. That is not 100 per cent correct. That may well happen in many instances, but in many instances they come from the factory to the dealership.

**Mr. Thomas (Moncton):** May I ask a supplementary, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Mr. Thomas.

**Mr. Thomas (Moncton):** In Ontario you may have distributors but in my area particularly, and I suppose this applies to all the spread-out sections of Canada, cars are shipped directly from the manufacturer to a dealer, be it General Motors or Ford. What happens, as Mr. McCutcheon says, is that these cars

[Interprétation]

**Mr. Campbell:** Il ne peut plus les saisir.

**Mr. McCutcheon:** Que peut-il faire alors? Peut-il empêcher ce distributeur de vendre ces véhicules?

**Mr. Turner (London-Est):** Monsieur le président cette question ne relève-t-elle pas de l'article 5? Le terme «distributeur» y est inclus.

**Mr. McCutcheon:** J'y arrive, monsieur Turner.

**Le président:** Monsieur Campbell, pouvez-vous trouver une réponse à ceci?

**Mr. Campbell:** C'est pour empêcher nos inspecteurs d'aller dans l'établissement de n'importe quel vendeur pour inspecter des véhicules et d'entraver leur vente, vu qu'ils appartiennent au vendeur.

**Mr. McCutcheon:** Oui, mais puis-je suggérer...

**Mr. Campbell:** Oui, mais cette saisie n'est effectuée que pour obtenir des preuves.

**Mr. McCutcheon:** Puis-je vous dire que la majorité des automobiles qui se trouvent dans les parcs des vendeurs ne sont ni la propriété de ces derniers ni de la compagnies. Ce sont des cas de financement-bloc. La compagnie a déjà été payée, par conséquent, j'ai l'impression qu'il y a une lacune dans ce projet de loi dont il faudrait peut-être approfondir l'étude pour voir comment nous pourrions résoudre ce problème. Je ne suggère pas un seul instant que les vendeurs sont moins honnêtes que les fabricants, ou les distributeurs, ou quoi que ce soit de ce genre, mais je trouve tout de même qu'il y a un échappatoire ici.

**Mr. Fortier:** Si j'ai bien compris, les véhicules vont du fabricant à un distributeur avant de passer chez un vendeur.

**Mr. McCutcheon:** Non, je suis en désaccord. Ce n'est pas tout à fait vrai. Ils peuvent bien le faire dans plusieurs cas, mais dans plusieurs autres ils vont directement du fabricant au vendeur.

**Mr. Thomas (Moncton):** Puis-je poser une question supplémentaire?

**Le président:** Monsieur Thomas.

**Mr. Thomas (Moncton):** Il est possible que vous ayez des distributeurs dans l'Ontario, mais dans ma région tout particulièrement, et je suppose que ceci s'applique un peu partout, au Canada, les automobiles sont expédiées directement de l'usine à un vendeur, qu'elles proviennent de GM ou Ford. Ce qui arrive,

[Text]

have defects—they are sitting on the dealer's lot but they are owned by the I.A.C. or one of the finance companies—and they can be sold to a consumer. There is nothing in here to prevent that. You cannot stop those cars from being sold to the consumer, even though you...

**Mr. Campbell:** This is only to obtain evidence of a violation of the standards.

**Mr. Thomas (Moncton):** Where does the protection of the buying public come in?

**Mr. Campbell:** If a vehicle is located in a dealership that we suspect would provide evidence, we can then purchase that vehicle, but this only provides for seizing it when it is the property of the manufacturer...

**Mr. Thomas (Moncton):** Yes, but where is the protection for the consumer? Are we not trying to protect the consumer by keeping unsafe vehicles out of his hands?

**Mr. Campbell:** Oh, yes. We can do that under the defect notification clause.

**Mr. Thomas (Moncton):** I still cannot understand it. Perhaps you can, Mr. McCutcheon.

**Mr. McCutcheon:** As I said before, I do not think it is a serious problem but I think there is a loophole here and that unsafe vehicles could conceivably hit the public through this hole.

**Mr. Campbell:** As I visualize it there are two general provisions in this bill and they are completely separate. The first one is safety standards. We prescribe specific standards and all vehicles are required to comply with those standards. The second major provision is the defect notification. If a manufacturer becomes aware of some safety-related defect in a vehicle which is not related to the standards, then he must give notice to the public, to the owners, to the people who purchase that vehicle. This seizure provision is related to the standards and we are merely trying to obtain evidence that he has not complied with one of the standards, or some provision of the standards. We want a vehicle that is not in compliance with the standards so that we can introduce it as evidence in court, and if this vehicle happens to be on the premises of the manufacturer or is owned by the manufacturer, then our inspector can seize that vehicle, but if it is at a dealership he would have to buy the vehicle from the

[Interpretation]

comme l'a dit M. McCutcheon, c'est que ces voitures ont des défauts et sont dans les parcs des vendeurs, elles appartiennent à des compagnies de finance, I.A.C. ou autres, et elles peuvent être vendues aux consommateurs, il n'y a rien dans la Loi pouvant empêcher la vente au consommateur, même si...

**M. Campbell:** Il s'agit d'obtenir des preuves de violation des normes.

**M. Thomas (Moncton):** Qu'est-ce qui prévoit la protection des acheteurs?

**M. Campbell:** Si un véhicule se trouve chez un vendeur, et que nous croyons qu'il servirait de preuve à cet égard, nous pourrions acheter le véhicule. Mais cet article prévoit seulement la saisie du véhicule lorsqu'il est la propriété du fabricant.

**M. Thomas (Moncton):** Oui, mais n'es-sayons-nous pas de protéger le consommateur, d'empêcher la vente de véhicules peu sûrs?

**M. Campbell:** Oui, nous pouvons le faire en vertu de l'Article concernant l'avis des défauts.

**M. Thomas (Moncton):** Je ne comprends toujours pas. Peut-être que vous, vous comprenez, monsieur McCutcheon?

**M. McCutcheon:** Comme je l'ai dit auparavant je ne crois pas qu'il s'agisse d'un problème grave, mais je crois tout de même qu'il y a un échappatoire ici. Le cas pourrait fort bien se produire où un véhicule peu sûr pourrait être vendu au public.

**M. Campbell:** A mon sens, il y a deux dispositions générales dans ce bill, qui sont tout à fait distinctes. La première, c'est la norme de sécurité. Nous précisons des normes de sécurité et tous les véhicules doivent s'y conformer. La deuxième disposition importante, c'est l'avis de défaut. Si le fabricant découvre qu'il y a un défaut affectant la sécurité du véhicule et ne relevant pas de la norme, il doit alors prévenir le public ou l'acheteur de ce véhicule. Cette disposition de saisie se rapporte aux normes; nous essayons tout simplement d'obtenir des preuves qu'il ne s'est pas conformé à l'une des normes précisées. Nous voulons un véhicule qui ne serait pas conforme aux normes, afin que nous puissions présenter cette preuve devant les tribunaux. Si le véhicule se trouve sur la propriété du fabricant, ou est la propriété du fabricant, notre inspecteur pourrait saisir le véhicule en question; toutefois, s'il se trouve chez un vendeur, il devrait acheter le véhicule du vendeur. Il est très improbable qu'il y

## [Texte]

dealer. It is unlikely there would only be one vehicle, there could be a whole series of vehicles, and he only needs one of them to provide evidence for the court. So, it is a matter of not going in and trying up all the stock in a dealership. We would certainly see that the defect was corrected before the vehicle was sold.

**Mr. Thomas (Moncton):** But even though they suspect the "X" vehicle has a defect—it may be in the brakes or it might be almost anything, and it could be a very serious defect—there is nothing to prevent those vehicles from going on the market and being sold to consumers while this inspection is being made. There is nothing in this Act to prevent that. There might be 12 vehicles on a dealer's premises that the Department suspects have this defect, but even if they buy one or get one and go through the procedure of examining it, in the meantime those vehicles can go on the market.

**Mr. Campbell:** In the meantime the manufacturer would be required to notify the owner.

**Mr. Thomas (Moncton):** And conceivably in the meantime the defect could cause a fatal accident. There is nothing in this Act to prevent that.

**Mr. Campbell:** That is right. The manufacturer would have to say at the time of sale, "This is a defective vehicle we are selling you. You are taking your life in your hands by purchasing it and using it on the road", but you coul still buy it.

**The Chairman:** Mr. Broadbent.

**Mr. Broadbent:** It seems to me that this is a very, very good point. I cannot see any serious objection to a modification which would include the word "dealer". If a manufacturer turns out 10,000 automobiles and they are sent all across the country and suddenly government inspectors think there is a flaw in the brakes, they may say, "No, you are wrong", but in the meantime all these cars may be sold and some people may be killed. Why not have a provision in here—one could only assume that action will be taken on very good grounds—that would permit the seizure of vehicles from dealers. I cannot see any objection to this in principle. If you can do it at the manufacturing level why not take the precaution of getting at the action where it has been mentioned and where it is potentially doing the most harm by going out to the consumers?

## [Interprétation]

ait tout simplement un véhicule qui soit défectueux, ce pourrait être une série de véhicules; il n'a besoin que d'un pour fournir la preuve devant les tribunaux. La question est de ne pas aller retenir tout le stock du vendeur. Nous veillerions certainement à ce que les défauts soient corrigés, avant la vente du véhicule.

**M. Thomas (Moncton):** Mais même si l'on soupçonne que «X» véhicules ont un défaut, les freins ou n'importe quelle autre pièce, cette défectuosité pourrait être sérieuse, aucune disposition n'empêche que les véhicules soient vendus aux consommateurs tandis que l'inspection est en cours. Il y aurait peut-être 12 véhicules chez le vendeur que le Ministère soupçonnerait présenter ce défaut, mais même s'il pouvait s'en procurer ou en acheter un et l'examiner entre-temps, ces véhicules pourraient être vendus sur le marché.

**M. Campbell:** Entre-temps, le fabricant serait obligé d'avertir l'acheteur.

**M. Thomas (Moncton):** Entre-temps, ce véhicule pourrait être la cause d'un accident mortel.

**Mr. Campbell:** Oui, au moment de la vente, le fabricant devrait dire: «C'est un véhicule défectueux que nous vous vendons, mais vous risquez votre vie si vous conduisez cette voiture.» Mais le particulier pourrait l'acheter tout de même.

**Le président:** Monsieur Broadbent.

**M. Broadbent:** Voici un excellent point, je ne vois pas d'opposition sérieuse à une modification pour inclure le mot «vendeur». Si un fabricant produit 10,000 automobiles et qu'elles sont réparties par tout le pays, et que, tout à coup, un inspecteur du gouvernement trouve qu'il y a un défaut dans les freins, on pourra peut-être lui dire: «Non, vous avez tort», mais, entre-temps, toutes les automobiles pourraient fort bien être vendues et certaines personnes pourraient être tuées. Pourquoi ne pas introduire une disposition—on doit présumer qu'on aurait de bonnes raisons pour l'appliquer—permettant la saisie des véhicules se trouvant chez le vendeur? Je ne vois pas d'objection au principe. Si nous pouvons le faire au niveau de la fabrication, pourquoi ne pas prendre cette précaution au niveau susmentionné où il y aurait le plus de danger éventuel, vu qu'il sera vendu au consommateur?

[Text]

**Mr. Campbell:** The offence is in transporting the vehicle across an international boundary or a provincial border. It is not in selling the vehicle.

**The Chairman:** Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** I just have one short question on our constitutional limitations.

**Mr. Broadbent:** May I get some clarification on this? In terms of law is it your point that by putting the dealer in the Act it would be ruled out by the courts?

**Mr. Campbell:** I think it is beyond our constitutional powers. Mr. Fortier is better qualified to answer this than I am. The offence has been committed. Under this legislation the only person who commits an offence is the manufacturer, the intermediate company—the distributor, if such exists—or the person who imports, not the dealer or purchaser.

**The Chairman:** Order, please. Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** I just have one short question. The automobiles that are being imported come from the manufacturers and it is my understanding that they have been inspected, they are required to abide by the regulations provided in this Act and they contain a mark which is visible to anybody who wants to look at it that is similar to the CSA's standards on electrical equipment. Is this correct?

**Mr. Campbell:** When the vehicle is imported it will contain a certificate which states that it complies with the standards.

**Mr. Pringle:** The purpose of Clause 11 is in the case where there has been a contravention of the Act and you want to be in a position where you can seize one of the vehicles in order to prosecute the manufacturer. Is that correct?

**Mr. Campbell:** That is right, yes.

**Mr. Pringle:** I cannot see anything the matter with it then. That is all.

**The Chairman:** Mr. Portelance.

**M. Portelance:** Monsieur le président, je ne vois pas pourquoi le vendeur ne serait pas inclus dans les dispositions de cet article. Si les vendeurs d'automobiles peuvent acheter des autos de toute façon, ils ne seront soumis à aucune amende, et réellement, eux sont la dernière étape où on peut protéger le public, et si...

[Interpretation]

**M. Campbell:** L'infraction se trouve être le transport du véhicule à travers les frontières internationales ou interprovinciales. Mais pas la vente du véhicule.

**Le président:** Monsieur Pringle.

**M. Pringle:** Une brève question au sujet des limites de notre pouvoir constitutionnel?

**M. Broadbent:** Puis-je avoir des éclaircissements sur ce sujet? Du point de vue juridique, voulez-vous dire que si nous incluons le vendeur dans le projet de loi, cela dépasserait notre compétence?

**M. Campbell:** Cela irait au-delà de nos pouvoirs constitutionnels. Monsieur Fortier peut vous répondre mieux que moi. En vertu de cette législation, la seule personne qui commet l'infraction, c'est le fabricant, la compagnie intermédiaire ou le distributeur, s'il y en a un, ou la personne qui importe les véhicules. Mais pas le vendeur ou l'acheteur.

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Pringle.

**M. Pringle:** J'ai une brève question à poser. Les automobiles que l'on importe nous arrivent du fabricant, si j'ai bien compris; on les a déjà inspectées. Ils doivent se conformer aux dispositions prévues dans cette loi, les véhicules portent une marque qui est visible à quiconque veut l'examiner. Elle est semblable aux normes de la CSA pour le matériel électrique.

**M. Campbell:** Quand le véhicule est importé, il est accompagné d'un certificat d'importation indiquant que le véhicule est conforme aux normes.

**M. Pringle:** L'objet de l'article 11, c'est dans les cas où il y a eu violation de la loi; vous serez en mesure de pouvoir saisir un véhicule en vue de poursuivre le fabricant. Est-ce exact?

**M. Campbell:** C'est exact.

**M. Pringle:** Je ne vois rien d'anormal dans ce projet, c'est tout.

**Le président:** Monsieur Portelance.

**M. Portelance:** Mr. Chairman, I do not see why the dealer is not included in here as we are stating right now because if the dealers can buy the automobiles anyway and are not liable to be fined, they are really the last stage where we can still protect the public and if...

## [Texte]

**Le président:** Cela s'applique seulement aux manufacturiers.

**M. Portelance:** Aux distributeurs et aux importateurs aussi. Tout à l'heure, M. Campbell parlait de commerce d'une province à l'autre ou d'un pays à l'autre; or les importateurs ou les distributeurs font aussi le commerce d'une province à l'autre et d'un pays à l'autre, s'il leur est possible de le faire, je ne vois pas pourquoi le vendeur ne serait pas inclus là-dedans, après tout, c'est lui qui va acheter l'automobile. S'il achète 100 automobiles d'un importateur japonais, 100 automobiles qui ne respectent pas les normes canadiennes, il peut les placer sur son terrain et la loi ne peut plus rien faire. Et elles vont quand même se vendre, à ce moment-là. Je ne vois donc pas pourquoi ils ne devraient pas être inclus là-dedans.

**The Chairman:** Mr. Breau. Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** I am just wondering, it is a further step, Mr. Chairman. One of the acts they do have in the United States says, "that no person shall". I cannot appreciate the fact that if the national safety standard is attached to the car coming from the manufacturer, then there should be no problem with the distributor, the salesman in the showroom. But in the event that there are cars put out that arrive in the showroom and that person selling that car does in fact sell it to a customer, why should he not be as much obliged under the Act as the manufacturer for allowing that car to come into his showroom?

What would really stop having in this particular bill that "no person shall manufacture for sale, sell, offer for sale" et cetera, instead of spelling out the way we have here that we are talking about the manufacturer only. Or does this again run into a constitutional problem?

**Mr. Campbell:** Yes, a constitutional problem. The offences are related to the use or misuse of the mark and to transporting across provincial boundaries or international borders. Those are within the constitutional powers of the Government of Canada and those are the offences only. Possession by a dealer of an unsafe vehicle is not an offence.

**Mr. Skoberg:** The point, you say about transporting across the borders, surely it will come under the national act when it gets passed; that problem should not exist. There should be no province that would disagree with the fact that no one should sell a defective car. I cannot quite buy you on the fact that the seal should be there.

## [Interprétation]

**The Chairman:** This applies only to manufacturers.

**M. Portelance:** Distributors and importers are all included as well. Mr. Campbell was saying a little while ago that it applied to transport from one province to another or from one country to another. Now, importers or distributors carry on trade from one country to another and from one province to another. If it is possible to do it in their case I do not see why the dealer would not be included because in the final analysis he is the one who is going to buy the automobile. If he buys from a Japanese importer 100 vehicles that do not meet Canadian standards and he has them in his lot and we cannot do anything because they will still be sold to the public. I do not see why they should not be included in this Bill.

**Le président:** Monsieur Breau. Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, dans une des lois existant aux États-Unis, il est stipulé «qu'aucune personne ne devra...»; je ne vois pas pourquoi, si la marque nationale de sécurité est apposée aux véhicules qui proviennent du fabricant, il devrait y avoir des difficultés avec le vendeur, qui a les voitures dans sa salle d'exposition. Mais au cas où il y aurait des automobiles défectueuses qui arrivent chez les vendeurs et que celui-ci vend l'automobile à un client, pourquoi ce vendeur ne serait-il pas aussi responsable en vertu de la loi que le fabricant, s'il a permis d'exposer ce véhicule dans son établissement? Qu'est-ce qui nous empêcherait dans le projet de loi de dire: «aucune personne ne fabriquera pour vendre, ne vendra ou ne mettra en vente», etc. au lieu d'écrire comme ici que nous ne parlons que du fabricant. Y aurait-il encore une fois un problème constitutionnel?

**M. Campbell:** Oui. Les infractions ont trait à l'usage ou l'abus de l'emploi de la marque pour le transport interprovincial ou international des véhicules. Elles relèvent du pouvoir constitutionnel du gouvernement canadien, et ce sont les seules infractions, que le vendeur soit en possession d'un véhicule défectueux qui ne constituent pas un délit.

**M. Skoberg:** Vous parlez du véhicule franchissant les frontières; cette question relèvera de la loi nationale; quand elle sera adoptée, ce problème ne devrait pas exister. Il ne devrait pas y avoir de province qui ne serait pas d'accord sur le fait que personne ne doit vendre un véhicule défectueux. Je ne vois donc pas pourquoi le sceau devrait être apposé.

[Text]

• 1115

**Mr. Campbell:** We are aware, of course, of the problem and we are saying, nobody shall manufacture an unsafe car.

**Mr. Skoberg:** Right.

**Mr. Campbell:** And this is where we are going to enforce it. When the cars are out at the distributor level where they are being used and so forth, the provinces have the constitutional powers to regulate the safety of those vehicles.

**Mr. Skoberg:** But surely we are talking about new cars now; we are not, as we well know...

**Mr. Campbell:** Right, so therefore we are backing up to the source. The only people who are competent to know whether or not those vehicles are safe are the manufacturers who designed and built them.

**Mr. Skoberg:** Yes, we all agree that you should get to the source first if you can; but at the same time surely there is no reason or justification for any dealer or distributor to sell an automobile without that sticker on and if he does, he should never have accepted it into the showroom. We are trying to have a double enforcement here and I appreciate the fact of the source naturally.

**Mr. Fortier:** Would not the dealer have purchased the car from either the manufacturer or the distributor?

**Mr. Skoberg:** Yes, and that is covered in Clause 5(b).

**Mr. Fortier:** Well, then the Act does not go beyond the car before it has its first sale.

**Mr. Skoberg:** It does in Clause 8.

**Mr. Campbell:** You cannot penalize the dealer. He does not know the vehicle is unsafe.

**The Chairman:** One at a time, please. Mr. Mather.

**Mr. Mather:** Mr. Chairman, as to the scope of the legislation, it is very well spelled out that it affects the manufacturer, the distributor and the importer. I think if you look back at Clause 8 it goes beyond that where it says that every subsequent purchaser is affected by this. Would not that be a dealer? He buys

**Mr. Campbell:** There is a different constitutional basis for Clause 8. Clause 8, notice of defects. Actually as I understand it from the

[Interpretation]

**M. Campbell:** Nous avons conscience du problème et nous disons que nul ne fabriquera un véhicule défectueux.

**M. Skoberg:** Exactement.

**M. Campbell:** Et c'est dans ce cas que nous appliquerons la loi. Une fois que les véhicules sont rendus au niveau du distributeur et qu'ils sont utilisés, les provinces ont le pouvoir constitutionnel de réglementer la sécurité de ces véhicules.

**M. Skoberg:** Mais nous parlons d'automobiles neuves, nous ne parlons pas, comme vous le savez...

**M. Campbell:** D'accord, et c'est la raison pour laquelle nous en revenons à la source. Les fabricants qui sont responsables de leur conception et de leur fabrication sont les seuls qui soient compétents pour savoir si les véhicules sont sûrs ou non.

**M. Skoberg:** Oui, nous sommes tous d'accord qu'il faut remonter à la source si c'est possible. Mais en même temps il n'y a aucune raison pour qu'un vendeur ou un distributeur vende un véhicule sans cette marque; s'il le fait, il n'aurait jamais dû l'accepter dans son établissement. Nous essayons d'avoir une double application, et je comprends que vous nous en remettiez à la source.

**M. Fortier:** Est-ce que le vendeur n'aurait pas acheté le véhicule soit au fabricant ou au distributeur?

**M. Skoberg:** Oui, et c'est prévu à l'article 5 alinéa b).

**M. Fortier:** Alors la loi ne va pas au-delà de la première vente du véhicule.

**M. Skoberg:** Elle le fait à l'article 8.

**M. Campbell:** Vous ne pouvez pas pénaliser le vendeur, il ne sait pas que le véhicule n'est pas sûr.

**Le président:** Un à la fois, s'il vous plaît Monsieur Mather.

**M. Mather:** Monsieur le président, pour ce qui est de l'envergure du projet de loi, on précise qu'il touche le fabricant, le distributeur ou l'importateur. Si vous revenez à l'article 8, vous remarquerez qu'il y est stipulé qu'un tout acheteur subséquent y est visé également. Pourquoi ne s'agirait-il pas là d'un vendeur? Il achète les véhicules.

**M. Campbell:** Il y a une base constitutionnelle différente pour l'article 8, avis de défauts. Si j'ai bien compris, après les discus-

## [Texte]

discussions with the Department of Justice, the manufacturers could perhaps be prosecuted today for withholding information on safety defects in automobiles, or in ladders or in lawnmowers, where they are aware that there is some safety problem that might affect the purchasers of those articles. I think that Clause 8 is related to another power, the Criminal Code powers of the federal government.

**Mr. Mather:** I see. It would seem to me that if we can legislate that way under Clause 8 it should not be impossible to carry that out under the clause we are discussing. We go beyond the manufacturer, distributor and importer under Clause 8. You say we can do that in a way because of the constitution giving certain powers federally, but if you can do that in a way under Clause 8 why cannot we do something like that under the current clause?

**Mr. Campbell:** Under which clause, sir?

**Mr. Mather:** We are talking about Clause 11 and I was talking about the scope of the legislation. I understand that Clause 11 does not affect the dealer; it cannot affect the dealer, but my point is if you look back at Clause 8 we are really doing something that, I believe, does affect the dealer.

I think your point is that we can do that because of some constitutional point.

**Mr. Campbell:** In Clause 8 the dealer is affected only in so far as the manufacturer must notify him of the defect and instruct him as to how to correct that defect. In Clause 8(1)(a) the dealer is the first person to purchase the car from the manufacturer.

**Mr. Mather:** Then it goes on to say, "any subsequent purchaser".

**Mr. Campbell:** Then that is to say, you and I who bought it from the dealer.

**Mr. Mather:** From the dealer.

**Mr. Campbell:** Yes.

**Mr. Mather:** So again the dealer is affected.

**Mr. Campbell:** The dealer is affected in that the manufacturer is compelled to notify that dealer that defects do exist in these vehicles and also to give him an evaluation of the safety risk and instruct him as to how to correct the defect.

## [Interprétation]

sions qu'on a eues avec les représentants du ministère de la Justice, on pourrait peut-être poursuivre les fabricants pour s'être abstenus de donner des renseignements au sujet des défauts du véhicule, ou dans le cas d'échelles ou de tondeuses à gazon où ils savent qu'il y a un problème de sécurité qui pourrait peut-être affecter l'acheteur de ces articles. Je crois que l'article 8 a trait au pouvoir du gouvernement fédéral en vertu du Code criminel.

**Mr. Mather:** Il me semble que si nous pouvons légitérer à ce sujet en vertu de l'article 8, il ne devrait pas être impossible de le faire aussi pour l'article que nous discutons présentement. Nous allons au-delà du fabricant, du distributeur et de l'importateur en vertu de l'article 8. Vous dites que nous pouvons le faire dans un sens, parce que la Constitution accorde certains pouvoirs au gouvernement fédéral. Mais si vous pouvez le faire d'une certaine façon en vertu de l'article 8, pourquoi ne pas le faire en vertu de cet article?

**Mr. Campbell:** En vertu de quel article?

**Mr. Mather:** Nous parlons de l'article 11, et je parlais justement de la portée du bill; si j'ai bien compris, l'article 11 ne touche pas le vendeur, il ne peut le toucher. Mais si vous revenez à l'article 8, nous faisons vraiment quelque chose qui touche le vendeur à mon sens. Vous avez dit que nous pouvons le faire en vertu d'un pouvoir constitutionnel quelconque.

**Mr. Campbell:** A l'article 8, le vendeur est visé dans la mesure où le fabricant doit le prévenir du défaut et lui donner des instructions concernant la correction de ce défaut. A l'article 8, paragraphe (1), alinéa a), le vendeur serait la première personne ayant acheté le véhicule au fabricant.

**Mr. Mather:** Et ensuite, il est stipulé «tout acheteur subséquent.»

**Mr. Campbell:** Il s'agit de vous ou moi qui l'aurions acheté au vendeur.

**Mr. Mather:** Au vendeur.

**Mr. Campbell:** Oui.

**Mr. Mather:** Encore une fois, le vendeur est en cause.

**Mr. Campbell:** Oui, dans le sens que le fabricant doit prévenir le vendeur de l'existence même des défauts dans ce véhicule, puis lui donner une évaluation du risque quant à la sécurité, et des instructions pour la correction des défauts.

[Text]

**Mr. Mather:** And if the Consumer buys a car, he buys from a dealer, then he checks back apparently to the dealer, so again the dealer is recognized as an entity under the legislation.

**Mr. Campbell:** No, the manufacturer. He is only recognized in so far that he must be notified that defects do exist in these vehicles.

**Mr. Mather:** Can we not recognize him then under Clause 11?

**Mr. Campbell:** Clause 11, as I visualize it, is merely a means of obtaining evidence of non-compliance with the standards. If the vehicle is located on the premises of the manufacturer then we can seize it for 90 days to obtain the evidence of a violation of the standard. Alternately we could go to a member of the general public and purchase the car, or borrow it from him, or purchase it from a dealer to get this evidence.

**The Chairman:** Mr. Broadbent.

• 1120

**Mr. Broadbent:** Mr. Chairman, what would happen in the case of automobiles produced in Detroit that are sent directly now to dealers, thousands coming across the border directly to dealers? The Canadian government has absolutely no authority to inspect the vehicles in Detroit. Conceivably you could get thousands on the market in the hands of consumers going directly from the dealers in Canada if you do not have any power of seizure at the dealer level. Is that correct?

**Mr. Campbell:** If the dealer imports vehicles, he is an importer and he is subject to the provisions of this Act. A dealer can also convert himself into a distributor if he takes vehicles in bulk from a manufacturer and wholesales these to other dealers for sale to the public. He becomes a distributor under the Act.

**Mr. Broadbent:** Let me pursue the problem then. I am not quite sure of the procedures myself but supposing General Motors is importing a number of cars from Detroit and not manufacturing them at all in Oshawa or Windsor or what-have-you but funnels them through their hands, so to speak. I am sure they do not come to a plant in Oshawa. They come across in transports across the border and I would imagine go directly to dealers. In paper work I suppose General Motors would in fact, under the auto pact, be classified as

[Interpretation]

**M. Mather:** Et si le consommateur achète une automobile au vendeur et ensuite revient au vendeur, pour vérification encore une fois, on reconnaît que le vendeur est impliqué dans le projet de loi.

**M. Campbell:** Non, le fabricant; le vendeur est impliqué dans la mesure où on doit le prévenir de l'existence de défauts dans les véhicules.

**M. Mather:** Est-ce que nous ne pourrions pas l'impliquer aussi en vertu de l'article 11?

**M. Campbell:** L'article 11, si je l'ai bien saisi, vise simplement à l'obtention des preuves pour la non-conformité aux normes. Si le véhicule se trouve sur la propriété du fabricant nous pourrions alors le saisir pour 90 jours afin d'obtenir la preuve d'une infraction à la norme. Autrement nous pourrions nous adresser à un particulier et acheter son véhicule ou l'emprunter ou l'acheter même à un vendeur pour obtenir cette preuve.

**Le président:** Monsieur Broadbent.

**M. Broadbent:** Monsieur le président, qu'est-ce qui se produirait dans le cas d'automobiles fabriquées à Detroit qui sont envoyées directement aux vendeurs? Il y en a des milliers qui passent la frontière et qui sont acheminées directement aux vendeurs. Le gouvernement canadien n'a pas le droit de faire faire l'inspection des véhicules à Detroit. Il est possible que vous en ayez des milliers qu'utiliseraient les consommateurs et qui proviendraient directement des vendeurs au Canada si vous n'avez pas de pouvoir de saisie au niveau du vendeur, n'est-ce pas?

**M. Campbell:** Si le concessionnaire importe des véhicules il devient importateur au sens de la loi. Un concessionnaire peut également devenir distributeur s'il achète une grande quantité de voitures d'un fabricant et les revend à d'autres concessionnaires. Au sens de la loi, il devient distributeur.

**M. Broadbent:** Je continue l'exposé du problème. Je ne suis pas très au courant de la façon de procéder, mais supposons que General Motors importe un certain nombre de voitures de Detroit, c'est-à-dire qu'il ne participe nullement à leur fabrication dans les usines d'Oshawa ou de Windsor. Je suis sûr que les voitures n'apparaissent pas à l'usine d'Oshawa, elles traversent la frontière et sont acheminées directement au concessionnaire. En vertu de l'accord sur l'automobile, je suppose que la General Motors serait classée

## [Texte]

the importer. We would still have the same problem, in effect, would we not? They are not going to be staying overnight in a manufacturer's hands or a distributor's hands? They are going to go directly to a dealer who is going to sell the car. Is that not the case?

**Mr. Campbell:** That is right. We could not seize those vehicles.

**Mr. Broadbent:** You could not seize those vehicles.

**Mr. Campbell:** No.

**Mr. Broadbent:** Then we have the practical problem of them because we have a continental market in automobiles now and because a very high percentage are produced and sent from south of the border now and will be increasingly so. One part of it could be unenforceable.

**Mr. Campbell:** We only need one vehicle to prove that there is a violation.

**Mr. Broadbent:** How long would that take in terms of action.

**Mr. Campbell:** I beg your pardon?

**Mr. Broadbent:** You say you could get one vehicle. The proposed view is that you could purchase a vehicle and then after your assessment take direct action in stopping the future sales of such vehicles. Would a court procedure be involved in this?

**Mr. Fortier:** After the vehicle has been searched, we can retain it for not more than 90 days. That would give us time to institute a prosecution. The decision or the judgment that would be rendered on the prosecution would include forfeiture of that car.

**Mr. Broadbent:** This could go on conceivably for a number of months, could it not?

**Mr. Fortier:** Well, it depends on the efficiency of the court where the prosecution is laid. In some courts, prosecutions are processed pretty fast.

**Mr. Thomas (Moncton):** Well, I do not want to belabour it any more but I am convinced more than ever that there is a serious loophole in this bill.

Under Clause 11 the only place an inspector can go to is the designated premises of the manufacturer, distributor, or importer. He cannot go to a dealer's premises because the dealer is not selling for re-sale. The dealer is selling for consumption. We do not have to concern ourselves even with vehicles imported from the United States. As far as I am

## [Interprétation]

comme un importateur, et nous aurions alors le même problème n'est-ce pas? Les véhicules ne resteront même pas une nuit entre les mains d'un distributeur. Elles iront directement au concessionnaire qui les vendra. N'est-ce pas ce qui se passe?

**Mr. Campbell:** C'est vrai. Nous ne pourrions saisir ces véhicules.

**Mr. Broadbent:** On ne pourrait pas les saisir en effet.

**Mr. Campbell:** Non.

**Mr. Broadbent:** Le problème tient au fait que le marché de l'automobile embrasse tout le continent nord-américain, que la majorité des voitures sont produites aux États-Unis et que nous les importons ensuite. Cette partie de la loi est-elle appliquable?

**Mr. Campbell:** Il ne faut qu'un seul véhicule pour prouver que la loi a été violée.

**Mr. Broadbent:** La procédure serait-elle longue?

**Mr. Campbell:** Je ne vous comprends pas.

**Mr. Broadbent:** Vous dites que vous pourriez acheter un seul véhicule. Ensuite que vous pourriez intenter des procédures en vue d'arrêter la vente d'autres véhicules du genre. Vous faudrait-il recourir aux tribunaux.

**Mr. Fortier:** Après qu'un véhicule a été saisi, nous ne pouvons le garder plus de 90 jours. Nous aurions donc le temps d'intenter des poursuites. La décision ou le jugement qui serait alors porté permettrait de confisquer la voiture.

**Mr. Broadbent:** Cela pourrait prendre plusieurs mois n'est-ce pas?

**Mr. Fortier:** Tout dépend de l'efficacité du tribunal qui a saisi l'affaire. Certains tribunaux sont très expéditistes.

**Mr. Thomas (Moncton):** Je ne désire pas discuter de cette question plus longtemps, je suis plus que jamais convaincu que le projet de loi contient un sérieux échappatoire.

Aux termes de l'article 11, un inspecteur ne peut se rendre que sur certains lieux d'activités du fabricant, du distributeur ou de l'importateur. Il ne peut inspecter les stocks d'un concessionnaire parce que ce dernier n'offre pas de véhicules destinés à la revente, mais ils sont plutôt livrés au consommateur. Nous n'avons pas à nous soucier des véhicules impor-

## [Text]

concerned in eastern Canada all our motor vehicles are imported, if you want to use the term loosely. We do not manufacture any vehicles in the Maritime provinces. They are all brought in from Ste. Thérèse or Montreal. They cross provincial boundaries. As a hypothetical case, but it could happen, let us say that a whole run of vehicles is shipped into the Maritime provinces. Now the manufacturers have scheduled their production this way—certain lots go to certain places. After they get in the area a defect is discovered, possibly in the steering linkage, or something very serious. To whom does that owner report? The Department of Transport cannot go to that dealer's and seize any of those vehicles. Yet we feel there are defects there. There may be none of that particular series of vehicles left on the manufacturer's premises. Where is the recourse there? Those vehicles are sold to the public and there is no way that I can see under this bill whereby an inspector can seize one of those vehicles to examine it even.

## • 1125

**Mr. Campbell:** There is no provision in this legislation to seize all vehicles which have a defect.

**Mr. Thomas (Moncton):** No, but even one. How are you going to get even one? An inspector does not have the power to get even one here.

**An hon. Member:** They can buy one.

**Mr. Thomas (Moncton):** We do not have any distributors in the Maritime provinces. They are all dealers. All our vehicles are brought in.

**Mr. Campbell:** That is right.

**Mr. Thomas (Moncton):** There is no power here. My people have absolutely no protection under this bill in this particular instance because all our vehicles have to come through dealers.

**Mr. Campbell:** We do not necessarily need a vehicle to have a conviction under this legislation.

**Mr. Thomas (Moncton):** But how would you find the defect? How would you find the defect if you could not get a vehicle to inspect it. I am saying that one particular lot of vehicles all having a defect in their steering mechanism could conceivably be shipped into a certain area.

**Mr. Campbell:** There are two things. There could be a violation of a standard. And there

## [Interpretation]

tés des États-Unis; dans l'est du Canada tous les véhicules sont importés d'une façon que j'appellerais large. Aucun véhicule n'est fabriqué dans les Provinces Maritimes. Ils viennent tous de Ste-Thérèse ou de Montréal. Ils traversent ainsi les limites d'une province. Supposons qu'une pleine cargaison de véhicules est expédiée dans les Provinces Maritimes. Le fabricant a prévu que certaines quantités iraient à certains endroits. Hors, on s'aperçoit ensuite qu'il y a un défaut dans les systèmes de direction des voitures ou dans telles autres parties. A qui doit s'adresser le propriétaire? Le ministère des Transports ne peut saisir un seul véhicule du concessionnaire. Pourtant les défauts existent bien. Peut-être que ceux que le fabricant possède en stock ne comportent pas de défauts. A qui le propriétaire peut-il s'en prendre? Les véhicules sont vendus au public et je ne vois pas comment le projet de loi permet à un inspecteur de saisir un seul de ces véhicules, même de l'examiner.

**M. Campbell:** La loi ne contient aucune disposition permettant de saisir les véhicules défectueux.

**M. Thomas (Moncton):** Non, même pas une. Comment pouvez-vous procéder? Même un inspecteur ne peut pas.

**Une voix:** Vous pouvez en acheter une.

**M. Thomas (Moncton):** Nous n'avons aucun distributeur dans les Maritimes. Ce sont tous des concessionnaires qui font venir les véhicules.

**M. Campbell:** C'est exact.

**M. Thomas (Moncton):** La loi ne permet rien. Le projet de loi que nous étudions ne donne aucune protection à mes compatriotes. Et la raison, c'est que nous achetons nos véhicules de concessionnaires.

**M. Campbell:** Il n'est pas nécessaire d'avoir un véhicule pour pouvoir appliquer la loi.

**M. Thomas (Moncton):** Mais comment découvrirez-vous le défaut si vous ne pouvez procéder à une inspection? Je disais qu'un certain nombre de véhicules ayant un défaut dans le mécanisme de direction pourraient être expédiés à un certain endroit.

**M. Campbell:** La loi pourrait s'appliquer de deux façons. Il y aurait violation d'une norme

## [Texte]

could be another defect that comes to our attention. If it is a violation of a standard we have to have evidence. This evidence could be obtained from a vehicle or from records of the manufacturer which we could seize at the plant.

**Mr. Thomas (Moncton):** I do not think you understand my question.

**Mr. Campbell:** If it is a defect then the manufacturer is required to give notice to all the owners of those vehicles that a defect does exist.

**M. Portelance:** Ce qui nous rend la chose plus difficile, c'est la différence entre le vendeur et le distributeur. Le vendeur achète beaucoup d'automobiles; je ne sais pas s'il est alors considéré comme un distributeur ou simplement comme un vendeur. Je ne vois pas pourquoi le vendeur n'est pas aussi mentionné; il est le dernier lien entre le public et le fabricant. Autrement, n'importe quel fabricant pourrait tout simplement faire affaire avec le vendeur et la loi serait contournée. On ne pourra plus alors saisir les automobiles.

**M. Fortier:** Le vendeur est le premier acheteur de l'automobile, et l'acheteur de l'automobile n'est pas contrôlé par cette loi. Les sanctions et les obligations imposées par la loi visent exclusivement le fabricant, le distributeur et l'importateur.

**M. Portelance:** Qu'arrive-t-il alors si le fabricant fait affaire directement avec le vendeur, sans passer par le distributeur? Est-ce que le vendeur devient alors le distributeur?

**M. Fortier:** En achetant ses automobiles directement du fabricant, sans passer par le distributeur, le vendeur se trouve tout de même à être le premier acheteur.

**M. Portelance:** Il n'y a donc rien à faire avec le vendeur.

**M. Fortier:** La loi ne prévoit aucun contrôle sur l'acheteur de l'automobile.

**M. Portelance:** Je comprends cela pour l'acheteur d'une automobile dans le grand public. Mais, tous ceux qui ont quelque chose à faire avec la vente d'une automobile au public devraient être inclus dans la loi.

**Le président:** Monsieur Allmand.

**Mr. Allmand:** Mr. Campbell, do I understand that the only reason or the only argument against including the word "dealer" in

## [Interprétation]

et l'on pourrait ainsi découvrir un autre défaut. Si une norme n'a pas été respectée vous avez la preuve qu'il vous faut. On pourrait obtenir cette preuve en saisissant un véhicule ou les dossiers du fabricant à l'usine même.

**Mr. Thomas (Moncton):** Je ne crois pas que vous avez compris ma question.

**Mr. Campbell:** Si les voitures sont défectueuses, le fabricant est tenu d'aviser tous les propriétaires qu'un tel défaut existe.

**M. Portelance:** What makes things more difficult for us, is that difference between dealer and distributor. I know that in our area the dealer of automobiles buys a great many of them. I do not know whether he is considered then as a distributor or simply as a dealer. I do not see why the dealer would not also be included and mentioned because he is the last link between the public and the manufacturer. Otherwise, any manufacturer then could simply sell to the dealer and nothing could be done. You cannot take the automobile off the market then.

**M. Fortier:** The dealer is the first purchaser of the automobile and the purchaser of the automobile is not controlled under the legislation. The sanctions and the responsibilities imposed by the legislation are exclusively against the manufacturer, the distributor and the importer.

**M. Portelance:** Yes, but what happens if the manufacturer sells directly to the dealer without going through the distributor? Does the dealer become a distributor?

**M. Fortier:** If the dealer buys his automobile directly from the manufacturer instead of going through a distributor, he becomes the first purchaser.

**M. Portelance:** Then there is nothing that can be done with him.

**M. Fortier:** No. The Bill does not provide for any control over the purchaser of the automobile.

**M. Portelance:** I could understand this for the purchaser of an automobile in the public. But anyone who has any dealing with the sale of an automobile to the public should be included in the Bill.

**The Chairman:** Mr. Allmand.

**M. Allmand:** Monsieur Campbell, la seule raison, le seul argument contre l'inclusion du mot «concessionnaire» est d'ordre constitu-

[Text]

this clause is a constitutional one? Do you feel that it would be unconstitutional to include "dealer"?

• 1130

**Mr. Fortier:** I do not believe that it is a constitutional question. It is just that the Act provides for the trademark to be applied. The obligation is on the manufacturer, the distributor or the importer either to apply the trademark or to satisfy the Department, in the case of an importer, that the car complies with the safety standards. This legislation does not go beyond those three persons.

**Mr. Allmand:** Well, I am asking why.

**Mr. Fortier:** Because a person other than these three who has an automobile in his possession or has purchased an automobile—

**Mr. Breau:** Purchased for resale.

**Mr. Allmand:** Mr. Chairman, I would like to pursue my questions.

**Mr. Breau:** It is still a new automobile—it has not been used.

**The Chairman:** Order, please.

**Mr. Allmand:** I understand, as Mr. Portelance said, that you could not pursue it with a consumer who purchased the automobile, but I really cannot see why the inspectors should not have the right to inspect vehicles on the premises of the dealer. If the argument is that that would not be constitutional, I cannot accept it. If we have the right to impose these standards I think we should have the constitutional right to enforce them. In all other laws we do. For example, under narcotics laws we can inspect anywhere. We have the right to impose narcotic controls, and we can go anywhere. You cannot say it is unconstitutional to enforce the law on somebody's premises but not on somebody else's premises. I really cannot see the argument against including the dealer.

**Mr. Fortier:** If the Act were to give the right to an inspector to inspect the cars in the possession of a dealer, then perhaps the Act also would have to impose the obligation on the dealer to see that the cars he purchases from a manufacturer or from a distributor meet the safety standards.

**Mr. Allmand:** I do not follow that argument. I can see where you impose the standards on the manufacturer and the importer

[Interpretation]

tionnel? Croyez-vous qu'il serait anticonstitutionnel d'inclure le mot «concessionnaire»?

**M. Fortier:** Je ne crois pas qu'il s'agisse d'une question constitutionnelle. La loi prévoit simplement l'application de la marque nationale de commerce. C'est au fabricant, au distributeur ou à l'importateur d'appliquer cette marque de commerce ou de répondre aux exigences du ministère, dans le cas d'un importateur, afin que la voiture soit conforme aux normes de sécurité. La loi ne s'applique pas à d'autres intermédiaires.

**M. Allmand:** Je me demande pourquoi.

**M. Fortier:** Parce que hormis ces trois intermédiaires, toute personne qui a une automobile en sa possession se l'est procurée par achat.

**M. Breau:** Il l'a achetée pour la revendre.

**M. Allmand:** Monsieur le président, je vous poserai d'autres questions.

**M. Breau:** Si c'est une voiture neuve, elle n'a pas été utilisée.

**Le président:** A l'ordre s'il vous plaît.

**M. Allmand:** Comme M. Portelance le disait tout à l'heure, je crois que l'on ne peut appliquer la loi au consommateur qui achète l'automobile mais je ne vois pas pourquoi les inspecteurs ne pourraient pas examiner le véhicule sur la place d'affaire du concessionnaire. Si vous dites que c'est anticonstitutionnel, je ne vois pas pourquoi. Si nous avons le pouvoir d'imposer les normes, je crois que nous devrions avoir le droit constitutionnel de les appliquer. C'est ce que nous faisons pour toutes les autres lois. Par exemple, la loi sur les narcotiques permet de fouiller partout où nous pouvons les contrôler comme nous l'entendons. Vous pouvez affirmer que c'est anticonstitutionnel d'appliquer la loi dans certains cas et non dans d'autres. Je ne vois pas pourquoi on ne pourrait inclure également le concessionnaire.

**M. Fortier:** Peut-être que si la loi permet un inspecteur d'examiner les voitures en possession d'un concessionnaire, elle devrait peut-être obliger également le concessionnaire à s'assurer que les voitures qu'il achète d'un fabricant ou d'un distributeur sont conformes aux normes de sécurité.

**M. Allmand:** Je ne suis pas votre argument. Je conçois très bien que l'on puisse imposer des normes au fabricant et à l'importateur, et

## [Texte]

out, to make sure that they do this at all times, sometimes you might wish to inspect the vehicle on the premises of a dealer. I do not see where that necessarily means that you have to impose the standards on the dealer, because the dealer has not manufactured the car. You just want to inspect the car there, and seize them if necessary.

I personally feel that we would have better legislation, Mr. Chairman, if we amended that section and included "dealer". I can see no real argument against this.

**The Chairman:** Mr. Turner.

**Mr. Turner (London East):** Mr. Campbell, is it not true that a dealer could order a car from a distributor, who gets it from the manufacturer, but it could be delivered directly to the dealer and the distributor never sees that car? If so, "dealer" actually should be included.

**Mr. Campbell:** I am quite sure that he could be included in the Act, but I do not see particular need for it in the enforcement at this time.

**Mr. Broadbent:** But, constitutionally, he could be included.

**Mr. Campbell:** I believe he could be included in so far as inspecting a vehicle. I do not know how you would do this. You just cannot go around to the thousands of dealers and inspect these cars. We really have to detect the offence at the point of manufacture or very close to that point or, alternatively, from consumer feedback.

**Mr. Broadbent:** But, Mr. Chairman, we now have continental production and sales of automobiles and if a high percentage of a certain model is produced in Detroit and not in Oshawa, is this not a very important reason for having the right to inspect at the dealership.

1135

**Mr. Campbell:** For example, if General Motors could import cars from the California plant into Vancouver and they were delivered directly to a dealer I do not think we could have enough inspectors to go around and try and detect violations at that point. We would have to detect the violation through the manufacturer's records, through public complaint, or through periodic motor vehicle

## [Interprétation]

pour nous assurer qu'ils s'y conforment toujours, il vous faudra examiner les véhicules qui sont entre les mains du concessionnaire. Je ne vois pas pourquoi il faudrait imposer les normes au concessionnaire étant donné qu'il ne fabrique pas lui-même les véhicules. Tout ce que l'on veut, c'est examiner les voitures qu'il a entre les mains et les saisir au besoin. Je suis persuadé, monsieur le président, que les lois seraient plus efficaces si nous ajoutions le mot «concessionnaire» à cet article. Et je ne vois pas pourquoi on s'y opposerait.

**Le président:** Monsieur Turner.

**M. Turner (London-Est):** Monsieur Campbell, n'arrive-t-il pas parfois qu'un concessionnaire commande une voiture chez un distributeur qui l'obtient directement du fabricant et que la voiture en question peut être livrée directement au concessionnaire sans passer par les mains du distributeur. Je crois qu'il faudrait mentionner le mot «concessionnaire».

**M. Campbell:** Je suis persuadé qu'il pourrait être mentionné mais je ne crois pas que cela soit nécessaire à l'application de la loi.

**M. Broadbent:** Selon la constitution, il peut être mentionné.

**M. Campbell:** Je crois qu'on pourrait le mentionner pour faciliter l'inspection des véhicules. Je ne vois pas comment cela pourrait se faire. Vous ne pouvez pas inspecter tous les véhicules aux mains de tous les concessionnaires. Nous devons nous rendre compte de l'infraction au moment de la fabrication ou peu après, ou encore à la suite des réclamations présentées par un consommateur.

**M. Broadbent:** Monsieur le président, étant donné que la production et la vente des automobiles se fait dans tout le continent, et puisque la grande majorité est produite à Détroit plutôt qu'à Oshawa, n'est-ce pas là une raison importante d'avoir le droit de les examiner chez les concessionnaires?

**Mr. Campbell:** Par exemple, si la General Motors achète des voitures en Californie, les transporte à Vancouver et qu'elle les fait livrer directement aux concessionnaires, je ne pense pas que nous ayons alors assez d'inspecteurs pour les examiner toutes. Nous découvrirons les manquements aux normes soit dans les livres du fabricant, soit en les plaintes qui seront portées, soit par des exa-

## [Text]

inspections where provincial inspectors observed a violation and then we would go out and try to get the evidence. I just do not see the need to have this power to go into the dealer and seize at the dealer's level.

**Mr. Broadbent:** Mr. Chairman, the point is that if for some reason you suspect some defect has just come up, for example your inspectors hear that "X" model has a defect and it is coming from California to British Columbia, would this not be a good time to in fact go and seize? I am not saying that on a systematic basis you should inspect all the dealers' automobiles, but where there are *prima facie* good grounds for an inspector to believe something is wrong on a particular model, then I think you should have the right to go to the dealer.

**Mr. Campbell:** It is noncompliance that we are talking about.

**The Chairman:** Mr. McCutcheon, Mr. Portelance and Mr. Pringle.

**Mr. McCutcheon:** Could somebody tell me to what extent our domestic demand for automobiles is met in Canada? As far as I am concerned, this has a great bearing. A large percentage of our automobiles, as Mr. Broadbent says, are manufactured in the United States, come directly across the line and are dumped from one auto transport onto another and finally wind up on a dealer's hands. Now God forbid dealers having any more inspectors coming onto their properties, because I can assure you that they are in a bad way as it is. However, the question remains of who is going to put the safety standard on an imported Buick Riviera, which I do not think they manufacture anymore in Oshawa, or on a Chrysler New Yorker, which I do not think is manufactured in Windsor. But who is going to put the safety standard on the thing that is manufactured in Texas?

**An hon. Member:** The Americans.

**Mr. McCutcheon:** Is our safety standard going to be a little maple leaf or something of this nature that we stamp on the chassis?

**Mr. Campbell:** The safety mark is not required on imported vehicles, certification is required that the vehicle complies with all the Canadian standards, and we are going to have to rely to a large extent upon our American colleagues to detect noncompliance with Canadian standards, just as they are going to have to rely upon us to detect non-

## [Interpretation]

mens périodiques des véhicules alors que les inspecteurs provinciaux essaieront de trouver une preuve de violation. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'avoir le droit d'aller chez les concessionnaires et d'essayer d'y saisir les véhicules qu'ils auraient en main.

**M. Broadbent:** Monsieur le président, supposons que pour une raison ou une autre vous savez qu'il existe une défectuosité dans les véhicules, par exemple, parce que vos inspecteurs ont entendu dire qu'un certain nombre des voitures qui arrivent de Californie sont défectueuses; ne serait-ce pas le temps de s'en saisir? Je ne dis pas qu'il faudrait pratiquement examiner toutes les voitures des concessionnaires, mais si un inspecteur a des bonnes raisons de croire qu'un certain type de voiture est défectueux, je crois qu'on devrait avoir le droit de rendre visite au concessionnaire.

**M. Campbell:** Nous parlons présentement des manquements aux normes.

**Le président:** Monsieur McCutcheon, monsieur Portelance et ensuite M. Pringle.

**M. McCutcheon:** Y a-t-il quelqu'un qui pourrait me dire dans quelles mesures les fabricants canadiens répondent aux besoins du marché national? Je crois que ce fait a une grande importance. Comme M. Broadbent l'a souligné, un fort pourcentage de nos automobiles sont fabriquées aux États-Unis, et elles définitivement sont expédiées directement aux concessionnaires. Les concessionnaires n'ont-ils pas assez d'inspecteurs sur les bras? Maintenant, dites-moi qui va s'assurer qu'une Buick Riviera, qui n'est plus fabriquée à Oshawa je crois, ou une Chrysler New Yorker fabriquée à Windsor, est entièrement conforme aux normes de la sécurité. Qui va s'assurer que les voitures fabriquées au Texas sont conformes à nos lois de sécurité?

**Une voix:** Les Américains.

**M. McCutcheon:** Nos normes de sécurité seront-elles représentées par une petite feuille d'érable, quelque chose du genre, que nous fixerons au chassis?

**M. Campbell:** Il n'est pas nécessaire que les voitures importées portent la marque de sécurité. Il suffit que la voiture soit conforme aux normes canadiennes et, dans une certaine mesure, il nous faudra nous fier à nos collègues américains pour voir si ces normes ne sont pas respectées. Ils devront également nous fier à nous pour ce qui est des véhicules fabri-

## [Texte]

compliance with their standards for vehicles manufactured in Canada and exported to the United States. Prosecution can be brought in the United States against the importer of those vehicles made in Canada but the evidence will probably come from us, just as we will get the evidence from them.

I think you have to get it at the plant, or very close to it or, alternatively, pick it up from the public.

**The Chairman:** Mr. Portelance.

**Mr. Portelance:** Mr. Campbell, I still say that the best inspector we could have would be the dealer himself. If I were a dealer I just would not buy a car that did not come up to the specifications of the law, because it would be seized. We would not need inspectors to go around to all these places because they would act as their own inspectors. This is the reason that this should be included. We are waiting for the Americans. Sure, they have a similar law, but countries other than the United States are sending cars in here too, and if we had no way of getting at the dealer, any kind of car could be sold without this.

## [Interprétation]

qués au Canada et exportés aux États-Unis. L'importateur américain de nos voitures pourra être poursuivi mais de toute façon, il ne serait pas à nous de présenter des preuves comme ce pourrait être le cas pour eux.

Je crois que c'est à l'usine même qu'il faut aller, ou encore, s'intéresser aux plaintes venant du public.

**Le président:** Monsieur Portelance.

**M. Portelance:** Monsieur Campbell, je soutiens que le meilleur inspecteur serait encore le concessionnaire lui-même. Si j'étais concessionnaire, je n'achèterais pas une voiture qui ne répond pas aux normes de la loi parce quelle serait probablement saisie. Nous n'aurions pas à envoyer d'inspecteurs chez les concessionnaires parce que ces derniers feraient l'examen eux-mêmes. C'est pourquoi ceci devrait être mentionné dans la loi. Nous nous fions aux Américains. Bien sûr, leurs lois ressemblent aux nôtres, mais il faut se rappeler que nous importons aussi des voitures d'autres pays, et si nous ne pouvons pas agir au niveau du concessionnaire, nous aurons bientôt entre les mains toutes sortes de voitures.

• 1140

**M. Fortier:** Monsieur Portelance, les provisions de l'article 11 au sujet de la "perquisition, saisie et confiscation" se rapportent aux obligations imposées au fabricant, au distributeur ou à l'importateur de voir à ce que la voiture rencontre les normes de sécurité, si la Loi ne rend pas le vendeur responsable de voir à ce que ses voitures soient conformes aux normes de sécurité et qu'elle autorise les inspecteurs à les confisquer, elle sera préjudiciable au vendeur.

**M. Portelance:** Monsieur le président, il y a tout de même une autre Loi canadienne qui prévoit que tout produit textile importé doit être identifié comme étant fabriquée dans tel pays. Et tout magasin à rayon qui achète cet article peut se le faire confisquer parce que cette loi est en vigueur. La même chose s'applique ici. Si on veut faire respecter certaines normes, qu'on les applique à toutes les automobiles.

**Mr. Campbell:** In most cases the dealer is not in a position to determine whether or not there is a violation of the standards. Many of the standards—all of the standards practically—are performance standards. The windshield has to have a certain strength. Therefore you have to break the windshield to find

**Mr. Fortier:** Mr. Portelance, the provisions of Section 11 with regard to "search, seizure and forfeiture" relate to the obligations imposed on the manufacturers or the distributors or the importers to see that the automobile meets the safety standards for us.

If the Bill does not make the dealer responsible to see that his vehicles meet the safety standards and does not give power to inspectors to seize them this would cause a prejudice to the dealer.

**Mr. Portelance:** In this regard, Mr. Chairman, there is another Act in Canada providing that any textile made outside Canada has to have a label saying it has been made in foreign country. And any department store buying this item knows that it could be seized under that legislation. The same thing applies here. If we want certain standards to exist then they have to be applied to all automobiles.

**Mr. Campbell:** La plupart du temps, le concessionnaire n'est pas en mesure de déterminer si le fabricant s'est conformé aux normes. Beaucoup de normes, je dirais la plupart pratiquement, concernent la résistance des matériaux. Par exemple, le pare-brise doit avoir une certaine résistance. Il vous fau-

## [Text]

out whether or not it meets the standard. This requires destructive tests, and the dealers just cannot check the vehicle to see whether or not there is a violation of the standard.

**Mr. Portelance:** Just one last question. This trade-mark will be on all vehicles. Right?

**Mr. Fortier:** Except the imported vehicles.

**Mr. Portelance:** Are we not talking about imports too? You mean that any car bought in France or in Germany will not have that trade-mark and we will allow that car to be in here without the 29 norms we are talking about?

**Mr. Campbell:** No. If a car is manufactured in Germany, then the importer, at the time a vehicle is brought into Canada, must certify that that vehicle complies with all of the standards applicable under the Act. We will probably require a certification plate to be fixed to all of those vehicles.

**Mr. Portelance:** With the Canada trade-mark on it.

**Mr. Campbell:** The Canada trade-mark does not necessarily have to be on it according to this law. However, we may grant the importer the right to apply the Canada trade-mark in addition to the certification plate. We do not want the trade-mark used abroad. If it is applied in Germany, then it could be abused and we would have no way of enforcing it or replacing the use of that mark. They could be selling vehicles to New Guinea with the Canada trade-mark on it and misrepresenting our label. Therefore we want the use of the mark restricted to Canada.

We may permit the importer to apply the mark and he perhaps will want to do that, because the public may associate safety with this mark and it would be to the advantage of the importer to apply it. However, where the Act is applied to the importer is at the point of importation where he certifies that vehicle. All of those vehicles comply with all of the standards, and if we catch him making a false certification, then he is subject to prosecution.

• 1145

**The Chairman:** Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, I do not like to belabour this any longer. We have been on it quite some time, but it seems to me that we are confusing ourselves to a degree with regard to defects and standards, and that the purpose of inspection of vehicles would be

## [Interpretation]

drait donc briser un pare-brise pour vous rendre compte si la norme a été respectée. Certains essais entraînent donc des destructions et le concessionnaire ne peut découvrir si le véhicule n'est pas conforme à la norme.

**M. Portelance:** Une dernière question. La marque de commerce devra-t-elle être fixée sur tous les véhicules?

**M. Fortier:** Sauf sur les véhicules importés.

**M. Portelance:** Vous n'incluez pas les véhicules importés également? Autrement dit, un véhicule importé de France ou d'Allemagne ne portera pas cette marque de commerce et nous allons laisser entrer ces voitures sans qu'elles soient conformes aux 29 normes?

**M. Campbell:** Non. Dans le cas d'une voiture fabriquée en Allemagne, l'importateur doit s'assurer que le véhicule est conforme à toutes nos normes. Nous exigerons probablement que tous les véhicules portent une plaque d'identification.

**M. Portelance:** Et cette plaque portera la marque de commerce du Canada.

**M. Campbell:** Cela ne sera pas nécessaire en vertu de la loi. Cependant, nous pouvons permettre à l'importateur de faire figurer cette marque de commerce en plus de la plaque d'identification. Nous ne voulons pas que cette marque de commerce serve à l'étranger. Si l'on s'en sert en Allemagne, par exemple, nous n'aurions aucun recours contre cet emploi. Les véhicules portant notre marque de commerce pourraient ainsi être vendus en Nouvelle-Guinée. C'est pourquoi nous voulons que cette marque serve exclusivement au Canada.

Sans doute que l'importateur voudra faire figurer la marque de commerce parce que le public peut associer la sécurité avec cette marque et ce serait un avantage pour l'importateur. Cependant, l'importateur doit faire vérifier ses voitures au moment où elles sont débarquées. Elles sont donc conformes toutes nos normes et si l'importateur use d'artifices, il peut alors être poursuivi.

**Le président:** Monsieur Pringle.

**M. Pringle:** Monsieur le président, je ne veux pas parler plus longtemps de ce sujet. Nous en parlons depuis assez longtemps et je crois que nous nous méprenons au sujet des défauts et des normes. Je crois que le but de l'inspection des véhicules n'est pas de dé-

## [Texte]

not on account of defects, not to find defects, but to ascertain that the standards have been complied with. Correct?

After listening to the discussion and the remarks, if we included the dealer, would we not be placing some obligation on him to be certain that the vehicles on his establishment complied with the standards? This to me would relieve considerable responsibility from the manufacturer, which is not your intent. Is that not correct?

Is not the intent of this bill to place full responsibility for the standards on the manufacturer of the automobile. You have included the manufacturer, distributor or importer, and an importer could be a dealer, could he not, if he is an importer?

**Mr. Campbell:** Yes, he could be.

**Mr. Pringle:** Now, what about inspection at Customs when they are crossing the border? Will there be any inspection at the Customs when they are crossing the border to make certain that the certification is included with the vehicle?

**Mr. Campbell:** That is correct. There will be.

**Mr. Pringle:** Then as far as that is concerned, you have gone about as far as you can go with regard to ascertaining that the standards are being complied with. By virtue of the fact that it is coming across the border, it contains a certification that it has complied with all of our standards and it goes then into the general trade. Is that correct?

**Mr. Campbell:** That is correct.

**Mr. Pringle:** So if we start including the dealer in the bill we could very well in law be transferring the onus of responsibility with regard to the compliance with the standards to the manufacturer and the dealer, and this is what we do not want to do. Is that not correct?

That is the way I see it, and I, for one, believe that you have all the necessary machinery available for the policing of the bill on the basis of the way it is stipulated in Clauses 11, on account of the fact that the certification must be with each imported automobile, or Canadian standards applied to each automobile manufactured in Canada.

**The Chairman:** Mr. Campbell.

**Mr. Campbell:** It is possible that the provincial governments may involve the dealers by prohibiting the sale of vehicles within the provinces which do not bear the mark, and also prohibit tampering with those vehicles in

## [Interprétation]

couvrir des défauts mais de s'assurer que les normes sont respectées.

A la suite de ce qui a été dit, si nous incluons le concessionnaire, ne serait-il pas obligé de s'assurer que les véhicules qu'il a en main sont conformes aux normes? Cette décision enlève beaucoup de responsabilités aux fabricants et ce n'est pas là notre intention.

Ce projet de loi n'a-t-il pas pour but d'obliger le fabricant d'automobiles à respecter les standards. Vous avez inclus le fabricant, le distributeur et l'importateur, et ce dernier pourrait être un concessionnaire, s'il est aussi importateur?

**M. Campbell:** Il le pourrait en effet.

**M. Pringle:** Que pensez-vous d'une inspection qui est faite aux douanes, au moment où les véhicules traversent la frontière? Cette inspection est destinée à s'assurer si les véhicules ont été vérifiés.

**M. Campbell:** C'est exact.

**M. Pringle:** A mon avis, je crois que vous avez fait tout ce que vous avez pu pour vous assurer que les normes sont respectées. Du moment que les véhicules traversent la frontière, cela veut dire qu'on s'est assuré qu'ils sont conformes à nos normes et il en est de même pour le commerce en général. N'est-ce pas là ce qui se produit?

**M. Campbell:** C'est exact.

**M. Pringle:** Donc, si nous faisons figurer le concessionnaire dans le projet de loi, nous obligeons à la fois le fabricant et le concessionnaire à respecter les normes, et ce n'est pas cela que nous voulons faire.

C'est du moins la façon dont je le conçois, et je crois que nous avons les moyens qu'il faut pour modifier le projet de loi en conséquence, c'est-à-dire que l'article 11 devrait préciser que chaque automobile importée devrait être vérifiée ou que les normes canadiennes devraient s'appliquer pour chaque automobile fabriquée au Canada.

**Le président:** Monsieur Campbell.

**M. Campbell:** Il est possible que les gouvernements provinciaux interdisent aux concessionnaires de vendre des véhicules qui ne porteraient pas la marque de commerce ou de les modifier pour qu'ils soient plus conformes à

## [Text]

such a way as to void any of our standards. It is possible that the provinces will amend their highway traffic acts in this fashion.

**The Chairman:** Do you have a supplementary, Mr. Broadbent?

**Mr. Broadbent:** Yes, on that point. You say the province may prohibit the sale, but as I understand it, if the federal government has the authority to put this certification of a safety standards or approval symbol on the cars—to rehash the argument a bit, and I do not want to do it too much—you could surely insist that the federal government has the responsibility to inspect and seize these vehicles at the dealer level and to stop the sale. That is what I was coming to as well. Can you not stop the sale of a vehicle with the seal if the seal does not, in fact, meet the standards that it is supposed to cover? Is this within federal jurisdiction?

**Mr. Fortier:** There is an offence prescribed in this bill for selling a motor vehicle not having a national safety mark.

• 1150

**Mr. Broadbent:** Right, oh, is that in the Bill.

**Mr. Fortier:** It is in the Bill in Clause 17(2). The penalty is: on summary conviction, to a fine not exceeding \$10,000; or (b) upon conviction on indictment, to a fine not exceeding \$200,000. These fines are aimed at the manufacturer or the distributor or the importer.

**Mr. Broadbent:** Oh, but in the clause referred to, the prohibition is on the manufacturer or distributor or importer, and not on the dealer. Is that right?

**Mr. Fortier:** That is right.

**Mr. Broadbent:** It would be outside the federal government's jurisdiction to make this applicable to the dealer, is that correct?

**Mr. Fortier:** My point is that it would be unfair to include the dealer in Clause 11 in connection with the right to search, because the right to search goes on to the right to seize and then the right of forfeiture. If the dealer has no obligation to see that the automobile has a safety mark and meets the safety standards, we are going to take away from him for nothing, without compensation, an automobile in respect of which he had no obligation about safety.

## [Interpretation]

nos normes. Il est également possible que les provinces modifient leurs lois sur la circulation routière.

**Le président:** Voulez-vous poser une question complémentaire, monsieur Broadbent?

**M. Broadbent:** Oui. Vous dites que les provinces peuvent interdire la vente de ces véhicules, mais je crois que si le gouvernement fédéral se charge de la vérification des automobiles, il doit s'occuper d'inspecter et de saisir les véhicules chez les concessionnaires et d'en empêcher la vente. Je voudrais cependant savoir si l'on ne peut pas empêcher la vente d'un véhicule qui porterait ce cachet si celui-ci n'est pas conforme aux normes qu'étaient censé s'appliquer? Est-ce que cela relève de la compétence fédérale?

**M. Fortier:** Notre projet de loi considère comme un délit le fait de vendre un véhicule automobile qui ne porterait pas une marque de sécurité nationale.

**M. Broadbent:** C'est juste.

**M. Fortier:** C'est dans la loi, à l'article 17(2). La peine est la suivante: a) Sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende ne dépassant pas \$10,000; ou b) Sur déclaration de culpabilité par voix de mise en accusation, d'une amende ne dépassant pas \$200,000. Ces amendes sont-elles imposables aux fabricants, aux distributeurs ou à l'importateur?

**M. Broadbent:** L'interdiction s'applique aux fabricants, aux distributeurs ou à l'importateur, et l'on ne parle pas du concessionnaire. N'est-ce pas exact?

**M. Fortier:** C'est exact.

**M. Broadbent:** Il n'appartiendrait pas au gouvernement fédéral d'appliquer cette loi aux concessionnaires. Est-ce juste?

**M. Fortier:** Je crois qu'il serait injuste de mentionner dans l'article 11 que le concessionnaire pourrait être soumis à la perquisition, parce que le droit de perquisition implique le droit de saisie et le droit de confiscation. Si le concessionnaire n'est nullement obligé de s'assurer qu'une automobile porte la marque de sécurité et répond aux normes de sécurité, nous allons lui prendre inutilement une automobile dont n'est pas responsable de la sécurité.

[Texte]

**Mr. Broadbent:** Offhand, Mr. Chairman, there does not seem to me to be any logical connection between having the right to take a vehicle and inspect it, from the dealer, on the one hand, and imposing the manufacturing standards on the manufacturer on the other hand. There is no necessary connection between these two surely.

To get back to a point raised earlier—I am trying to bear on your point that the provinces may, in one sense, have more effective legislation about the actual sale of such defective vehicles at the provincial level—if we are successful in the amendment we talked about earlier in making someone responsible other than the purchaser for the cost of repairing defects, I think we would run into a similar jurisdictional problem. That is why I would like to get it clear here. Is it within the jurisdiction of the federal government to impose such financial sanctions on the seller of automobiles to the consumer? Is it, in your judgment, legally possible within the framework of this Bill to do that?

**Mr. Campbell:** This Act is designed to ensure the safety of vehicles only. It has nothing to do with the warranties, the costs, the costs of repair, or any other obligations. It is merely to guarantee that the vehicles are manufactured in compliance with standards and that any safety defects are brought to the attention of the public. I have lost the thread of my argument.

**Mr. Broadbent:** My point earlier was precisely concerned with the efficacy of what we are trying to do; namely, if you attach a financial sanction and make them directly responsible for the complete cost of repairing safety defects, then this will be conducive towards the manufacture of automobiles without those defects. So the proposed amendment is certainly in accord with the spirit of the Bill. The question I am asking is a legal one, if you like. Is it possible in terms of federal legislation to include that requirement?

**Mr. Fortier:** I doubt very much if there would be authority for the federal government to go into the field of liability, financial responsibility.

**Mr. Broadbent:** Why?

**Mr. Fortier:** Because that is a matter which would come under provincial jurisdiction—civil liability. The federal government is not concerned with civil liability.

**Mr. Broadbent:** Sometimes I wish I were a lawyer, Mr. Chairman.

[Interprétation]

**Mr. Broadbent:** Monsieur le président, je ne vois pas bien le rapport entre avoir le droit de prendre un véhicule au concessionnaire d'une part et celui d'imposer aux fabricants des normes de fabrication d'autre part. Il n'existe pas nécessairement de rapport entre ces deux endroits.

Pour en revenir à une question qu'on a soulevée plus tôt, j'essaie de comprendre pourquoi les provinces contrôlent plus efficacement la vente de véhicules défectueux, et si nous acceptons l'amendement proposé tantôt, qui vise à rendre responsable des frais de réparation quelqu'un autre que l'acheteur, je crois que nous soulevons un problème de compétence. C'est pourquoi je voudrais que la situation soit claire. Est-ce dans la compétence fédérale d'imposer des sanctions d'ordre monétaire à celui qui vend des automobiles au consommateur? A votre avis, est-ce possible dans le corps de ce projet de loi?

**Mr. Campbell:** Le projet de loi ne vise qu'à assurer la sécurité des véhicules. Il ne touche nullement les garanties, les frais, les frais de réparation ou toute autre obligation. On veut simplement s'assurer que les véhicules sont fabriqués selon certaines normes et que certaines défectuosités sont portées à l'attention du public. J'ai perdu le fil de mon raisonnement.

**Mr. Broadbent:** Je veux précisément savoir si nous sommes en train de faire quelque chose d'efficace. Autrement dit, si l'on rend les fabricants directement responsables de tous les frais de réparation en cas de défectuosité, on encourage ainsi la fabrication d'automobiles parfaites. L'amendement que l'on propose est donc tout à fait conforme à l'esprit du projet de loi. La question que je pose s'applique à l'aspect légal. Le gouvernement fédéral peut-il adopter une loi prévoyant de telles exigences.

**Mr. Fortier:** Je doute grandement que le gouvernement fédéral puisse légiférer en matière de responsabilité financière.

**Mr. Broadbent:** Pourquoi?

**Mr. Fortier:** Parce que cela relève de la compétence des provinces; c'est un cas de responsabilité civile. Le gouvernement fédéral ne s'occupe pas de responsabilité civile.

**Mr. Broadbent:** A certains moments, je voudrais bien être avocat monsieur le président.

## [Text]

I take it the example of the Narcotic Act referred to earlier is in the Criminal Code. Can we not make it a criminal offence then?

• 1155

**Mr. Fortier:** We make it a criminal offence in this Act. Offences under this Bill include: illegal use of the national safety marks, obstructing inspectors, refusing assistance to inspectors, exporting or transporting between provinces new motor vehicles not having the national safety mark, selling a motor vehicle not having a national safety mark, applying the national safety mark when the vehicle does not comply with the prescribed safety standards, and the importation of a motor vehicle not complying with the prescribed safety marks.

**Mr. Broadbent:** Mr. Chairman, if we are doing all that then why, in principle, could you not impose a requirement on the dealer who sold the vehicle to pay the parts and labour costs for repairing such defects once they are discovered. Would that not be legally consistent with the rest?

**Mr. Fortier:** I suggest this would come under the heading of property and civil rights which is under provincial jurisdiction.

**Mr. Broadbent:** Why is this under property and civil rights and the others are not?

**Mr. Fortier:** In this case, as Dr. Campbell has explained, if it were not for the use of this safety mark which is the property of the Crown in right of Canada I doubt very much that we could legislate as we do in this Bill. The whole legislation is tied down to the use of the safety marks and the regulations that the safety marks will not be applied unless the car meets the standards that are going to be prescribed by the regulations.

**Mr. Broadbent:** Exactly, Mr. Chairman, and if you are going to pass a law prescribing certain things, which you say are constitutional—using the safety mark—then it is presumably also constitutional to provide subordinate legislation which would make that effective; namely, attaching financial sanctions to it. Would it not be? If one is constitutional, I cannot see not being a lawyer why the other would not be.

**Mr. Campbell:** I think the sanctions are the penalties specified for the offences.

## [Interpretation]

Prenons par exemple la loi sur les narcotiques qui fait partie du Code criminel. Ne pourrions-nous pas également en faire une affaire criminelle?

**M. Fortier:** C'est un délit criminel en vertu de notre projet de loi. Les délits qu'on prévoit sont les suivants: emploi illégal des marques nationales de sécurité et, difficultés faites aux inspecteurs, refus d'aider les inspecteurs, exportation ou transport d'une province à l'autre des véhicules automobiles neufs ne portant pas la marque nationale de sécurité, vente d'un véhicule automobile ne portant pas la marque nationale de sécurité, application de la marque nationale de sécurité lorsque les véhicules ne répondent pas aux normes de sécurité prescrites, enfin, l'importation d'un véhicule automobile qui ne répond pas aux marques nationales de sécurité prescrites.

**M. Broadbent:** Monsieur le président, pourquoi ne pas obliger également le concessionnaire qui vend les véhicules à payer les pièces et les frais de main-d'œuvre lors de la réparation de ces défauts. N'est-ce pas donner une suite logique au projet de loi?

**M. Fortier:** Je crois que cela entre dans le domaine des propriétés et des droits civils qui relèvent des provinces.

**M. Broadbent:** Pourquoi ces aspects relèvent-ils de la propriété et des droits civils et non pas les autres?

**M. Fortier:** Comme le docteur Campbell l'a expliqué s'il n'était pas question de l'emploi de la marque de commerce qui est propriété du gouvernement du Canada, je doute que nous pourrions légiférer dans cette matière. Toute la loi de même que les règlements qui interdiront d'appliquer les marques de sécurité à moins que la voiture soit conforme aux normes prescrites, reposent sur l'emploi des marques de sécurité.

**M. Broadbent:** C'est exact, monsieur, et si nous prescrivons certaines choses par voie législative conforme à la constitution, il nous est également permis de faire des règlements qui rendent la loi efficace, c'est-à-dire prévoir des sanctions d'ordre financier. Si la loi est constitutionnelle, je ne vois pas, bien que je ne sois pas avocat, pourquoi les règlements ne le seraient pas.

**M. Campbell:** Je ne crois pas que les sanctions sont celles qui sont prévues en cas de délit.

## [Texte]

**Mr. Broadbent:** This is another sanction. It is not a sanction that is unrelated to the intent of the law. The only sanction would be where safety defects are discovered, then the person using the seal which claims that the defects are not there, in effect, would be required to pay the cost of ensuring that the standards are met and not passed on to the consumer, who already paid for it when he bought the car.

**Mr. Fortier:** The Act only provides for the defect to be brought to the notice of the purchaser.

**Mr. Broadbent:** I know we went into that a minute ago.

**Mr. Fortier:** Yes, but it does not go beyond that and there is a reason, because once it goes beyond that it is outside our jurisdiction.

**Le président:** Avez-vous une question supplémentaire, monsieur Portelance?

**M. Portelance:** Je sais qu'on étudie l'article 11, mais, à l'article 13, c'est écrit que...

**Le président:** Attendons d'être rendus à l'article 13, monsieur Portelance.

**M. Portelance:** Mais, c'est correspondant, monsieur le président.

Chaque fois qu'un inspecteur croit, en se fondant sur des motifs raisonnables, qu'il y a eu contravention à la présente loi ou aux règlements, il peut saisir un véhicule automobile...

Or, il peut le saisir n'importe où. L'article 13 ne spécifie pas à quel endroit il peut le saisir.

Clause 13 states that "Whenever an inspector believes" and it does not mention where one can make that seizure, so maybe he can do it anywhere.

• 1200

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, while they are thinking that over, could I just make this observation? It seems to me that in Clause 11 they are endeavouring to establish the responsibility for the standards at the manufacturer-distributor-importer level and for that reason are confining the search, seizure and forfeiture, on that basis.

So regardless of where the motor vehicle is situated the responsibility for the infraction is placed squarely on the shoulders of the importer, the manufacturer or the distributor. It seems perfectly clear to me that there should be no implication that the responsibili-

## [Interprétation]

**M. Broadbent:** Il s'agit d'une autre sanction. C'est une sanction qui est conforme à la loi. La sanction s'appliquerait uniquement à la personne qui, ayant utilisé les marques de sécurité, devrait payer les frais de réparation, et non au consommateur qui a déjà payé le prix de la voiture.

**M. Fortier:** La loi ne prévoit que les défauts dont aurait connaissance l'acheteur.

**M. Broadbent:** Nous en avons parlé il y a un instant.

**M. Fortier:** Et nous ne pourrons pas aller plus loin parce que c'est en dehors de notre compétence.

**The Chairman:** Just a supplementary question, Mr. Portelance?

**M. Portelance:** Yes. Mr. Fortier, I know we are on Clause 11, but the clause 13 says that...

**The Chairman:** We should wait to be at Clause 13, Mr. Portelance.

**M. Portelance:** But it is related, Mr. President. It says:

Whenever an inspector believes on reasonable grounds that this Act or the regulations have been violated, he may seize any motor vehicle...

Then the inspector could seize it anywhere. There is no specification in the clause as to where he can seize it.

L'article 13 dit «chaque fois qu'un inspecteur croit» et ne mentionne pas l'endroit où ils peuvent faire la saisie en sorte qu'il peut la faire n'importe où.

**M. Pringle:** Je voudrais faire une observation. Je crois qu'à l'article 11, on essaie de faire porter la responsabilité des normes soit au fabricant, au distributeur ou à l'importateur, et c'est pourquoi la perquisition, la saisie et la confiscation se limitent à ces trois personnes.

Ainsi, peu importe où se trouve le véhicule automobile, la responsabilité est carrément imputée à l'importateur, au fabricant ou au distributeur. Il semble parfaitement clair que la responsabilité ne peut jamais être rejetée sur le concessionnaire. Et c'est logique. Je ne

[Text]

ty for this could be on the hands of a dealer. To me this makes sense. I do not know whether it does to you or not, but it does to me.

Then they go on in Clause 13 and arrange for the seizure of the motor vehicle regardless of where he finds it. Is this not correct?

**Mr. Fortier:** May I suggest that this question of search, seizure and forfeiture are all connected. The inspector may search only the premises of manufacturers, distributors or importers and it goes on to Clause 13. Whenever he has reason to believe that the act has been violated, only within the power that he can exercise under Clause 11...

[*Interpretation*]

sais pas si cela vous apparaît comme tel, mais c'est ce que je pense.

A l'article 13, il est question de la saisie des véhicules automobile en quelque lieu que ce soit. N'est-ce pas exact?

**M. Fortier:** Je crois que la question de la perquisition, de la saisie et de la confiscation est complémentaire. L'inspecteur ne peut effectuer une perquisition que sur les terrains des fabricants, des distributeurs ou des importateurs. Et l'on passe ensuite à l'article 13. Il doit agir ainsi chaque fois qu'il a des raisons de croire qu'on a enfreint la loi selon les pouvoirs qui lui sont attribués par l'article 11.

**M. Pringle:** En vertu de l'article 11, c'est exact.

**Le président:** Je crois que nous devrions lever la séance. Il est midi. Doit-on laisser l'article 11 en suspens?

**M. Pringle:** Je crois bien que oui.

L'article 11 reste donc en suspens.

**Le président:** Nous ajournons jusqu'à trois heures trente après l'Ordre du jour.

## AFTERNOON SITTING

• 1537

**The Chairman:** Gentlemen, we have a quorum. As I promised this morning Mr. Jamieson is with us this afternoon to answer some of your questions.

I think we will start with the clauses that were stood this morning: Clauses 1, 2 and 4. As Clauses 1 and 2 deal with the entire bill, we will start with Clause 4. Mr. Skoberg, you were asking to stand Clause 4.

**Mr. Skoberg:** It was my colleague here, Mr. Mather.

On Clause 4—Regulations respecting use of national safety marks

**Mr. Mather:** On Clause 4 I have drafted what might be a suggestion. I put it in the form of an amendment which would add a new subclause after subclause (2). This is on page 3 of this bill. This would state:

“(3) The Governor in Council shall conduct and make public annual test reports dealing with the compliance of motor vehicle equipment manufacturers with this Act”.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le président:** Messieurs, nous faisons quorun. Comme je vous l'avais promis ce matin, le ministre est là pour répondre à vos questions.

Je crois que nous allons commencer par les articles que nous avions réservés ce matin: les articles 1, 2 et 4. Comme les articles 1 et 2 s'appliquent à tout le bill, nous allons commencer avec l'article 4. M. Skoberg avait demandé que nous réservions l'article 4.

**M. Skoberg:** C'était mon collègue, M. Mather.

A sujet de l'article 4—Règlements concernant les marques nationales de sécurité

**M. Mather:** A propos de l'article 4, j'ai rédigé un amendement qui ajouterait un nouveau paragraphe après le paragraphe (2), à la page 3 du bill, et qui dirait:

“(3) Le gouverneur en conseil dirigera et fera des rapports annuels publics après avoir vérifié que les fabricants d'équipement de véhicules automobiles observent la présente loi”.

## [Texte]

It would add a regular report by the Department of Transport or the agency charged with standard safety measures to follow up the legislation. The report would keep the subject alive and keep everybody up to date with what compliance is. It might be a subject for some discussion here at least. I am ready to put forward an amendment.

**Hon. Don Jamieson (Minister of Transport):** May I first say to the members that I have no objection to this in principle. It probably will show up in the annual report of the department as a section or chapter of something of that nature. It would certainly be our intention to report periodically on what has been done and, of course, there will be a full record in terms of whatever the regulations are. As each of them is introduced, it has to be published anyway. I do not see any particular reason why you would change the wording so that it is obligatory to have a special document. If in some way or other the details of the work are reported on annually, that would be quite satisfactory to me.

**Mr. Mather:** That would be satisfactory to me too.

**Mr. Jamieson:** Could you leave it with us and perhaps we could have our draftsmen do something on it and bring it back.

**Mr. Mather:** If that is agreeable to the rest of the Committee it is to me.

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. Mather:** You accept the principle that is involved.

**Mr. Jamieson:** Oh yes. I think it is quite appropriate that we should make known from time to time what the effects are. It is just a matter of finding the wording that is best suited.

**The Chairman:** Mr. Rock.

**Mr. Rock:** Mr. Chairman, before you prepare the regulations or while you are doing it, could we as members of the Committee here scrutinize the first compiling of these regulations.

**Mr. Jamieson:** Again I see no objection in principle to this. What we are working against here, Mr. Rock, is a deadline. In other words, if we do not get the authority in time we cannot, of course, move to cover the next model year. If it does not impede our work I suppose that there is no good reason why we could not from time to time discuss it with the Committee.

## [Interprétation]

Il y aurait un rapport périodique du ministère des Transports ou de l'organisme chargé de faire appliquer la loi. Le rapport en ferait un sujet d'actualité et renseignerait tout le monde sur ce qu'on entend par soumission. Nous pourrions au moins discuter la question ici. Je suis prêt à présenter cet amendement.

**M. Don Jamieson (ministre des Transports):** Je ne m'y oppose pas en principe, mais ces renseignements figureront sans doute dans le rapport annuel du ministère. Nous avons sûrement l'intention de faire des rapports périodiques sur ce qui a été fait, et il y aura tout un dossier qui définira les règlements, parce qu'au fur et à mesure qu'ils sont présentés, ils doivent être publiés de toute façon. Je ne vois aucune raison particulière de changer le libellé de façon qu'il soit nécessaire de publier un document spécial. La publication annuelle des renseignements détaillés serait tout à fait satisfaisante de mon point de vue.

**M. Mather:** Et du mien aussi.

**M. Jamieson:** Peut-être devrions-nous demander à nos légistes de rédiger une disposition que nous pourrions revoir.

**M. Mather:** Si les autres membres du Comité sont d'accord, je le suis également.

**Des voix:** D'accord.

**Mr. Mather:** Vous en acceptez le principe?

**Mr. Jamieson:** Oui. Je pense qu'il est tout à fait juste de faire connaître de temps à autre quels sont les effets. Ce n'est qu'une question de libellé.

**Le président:** Monsieur Rock.

**Mr. Rock:** Avant que vous rédigiez le règlement ou pendant que vous le faites, pourrions-nous en tant que membres de ce Comité, étudier la première composition de ce règlement?

**Mr. Jamieson:** Je ne m'oppose pas en principe à cette demande, mais la difficulté est qu'il y a une date limite à respecter. Si nous n'avons pas l'autorité en temps voulu, nous ne pourrons pas inclure le modèle de la prochaine année de production. A moins que cette façon de faire ne ralentisse notre travail, je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas en parler de temps à autre avec le Comité.

[Text]

● 1540

**Mr. Rock:** I understand that, Mr. Minister. Let me put it this way. What you want is a rapid passage of this bill to give you the vehicle to take action. You could then bring out the regulations. Whether we approve that or not, I think we should scrutinize it for suggestions, even if you have already approved certain regulations through Order in Council.

This should not impede any of this progress. I would suggest that this go through as rapidly as possible, the regulations as rapidly as possible, but that we have an opportunity to look through that and make suggestions for the coming year.

**Mr. Jamieson:** On that point there is, of course, provision made. In fact, it is mandatory that we publish all regulations in advance and that there be provision made for public hearings. I see no reason to exclude a parliamentary committee from participating in those public hearings. In other words, anybody presumably can comment in any way that they wish and also our officials would be obliged at that time to defend why they were putting in that particular regulation. So that I think that there will be plenty of on-going opportunities to deal with at any level the Committee wants the matter of the regulations and the details of them.

**The Chairman:** Mr. Skoberg. You are still on Clause 4.

**Mr. Skoberg:** Yes. Mr. Chairman and Mr. Minister, in this clause

4. (1) The Governor in Council may make regulations respecting the use of the national safety marks...

This is pretty well related to what we wound up with at noon in discussion of safety marks. And one of the problems, Mr. Jamieson, was to the effect that those automobiles coming in from the United States, imported in, of course have a certification clearance but they do not necessarily have the national safety marks if I understood the document correctly. We were entering into a discussion on whether or not the dealer also should be involved in this over-all supervision of the national safety marks. The thing that bothers me somewhat I see in the legislation across the line under Public Law 89-563 it says that no person shall, and it goes into the manufacture for sale and all the rest of it, I will not go through all that preamble, it says:

...on or after the date any applicable Federal motor vehicle safety standard

[Interpretation]

**M. Rock:** Je comprends très bien, monsieur le ministre. Ce que vous voulez c'est l'adoption rapide de ce projet de loi, qui vous permettrait de prendre les dispositions voulues. Vous pourriez alors introduire le règlement. Que nous l'approuvions ou non, nous aimerais l'étudier pour en tirer des suggestions, même si vous avez déjà approuvé certaines dispositions par décret du conseil.

Il ne faudrait pas nuire à la marche normale. Je crois que le bill devrait être adopté le plus tôt possible, de même que le règlement, mais que nous devrions avoir l'occasion de les étudier et de faire des propositions pour l'année à venir.

**M. Jamieson:** Sur ce point, il y a des dispositions précises. Nous sommes tenus de publier tous les règlements à l'avance et de tenir des audiences publiques. Je ne vois pas pourquoi nous devrions empêcher un comité parlementaire de participer à ces audiences publiques. Autrement dit, quiconque, j'imagine, peut faire des commentaires s'il le désire et nos fonctionnaires seraient alors tenus d'expliquer le pourquoi du règlement en question. Je pense qu'il y aura amplement d'occasions pour étudier, au niveau où le désire le Comité, la question du règlement et de ses détails.

**Le président:** Monsieur Skoberg. Vous êtes toujours à l'article 4.

**M. Skoberg:** Oui. Monsieur le président, monsieur le ministre, d'après cet article,

4. (1) Le gouverneur en conseil peut établir des règlements concernant l'emploi des marques nationales de sécurité...

Ce point se rattache à la discussion que nous avons eue ce matin. L'un des problèmes, monsieur Jamieson, est que les automobiles qui nous viennent des États-Unis, importées évidemment, ne sont pas nécessairement munies des marques nationales de sécurité. Nous voulons aussi savoir si l'on ne devrait pas aussi inclure le concessionnaire dans cette surveillance générale des marques nationales de sécurité. Ce qui me préoccupe un peu, c'est que je vois dans la Loi publique 89-563, des États-Unis qu'aucune personne ne peut, et on parle de la fabrication, en vue de la vente et ainsi de suite, je ne vous lirai pas tout le préambule, mais voici:

...A compter de la date d'entrée en vigueur de toute norme fédérale de sécu-

## [Texte]

takes effect under this title unless it is in conformity with such standard...

Then as you look on the next page it says that this particular section:

...shall not apply in the case of a motor vehicle or item of motor vehicle equipment intended solely for export,...

What I am wondering is whether or not there is not some way that we could get around some of the concern that many of us were expressing this morning that in Clause 4 whether or not all of these vehicles imported must have that safety standard affixed to it before they are brought in.

**Mr. Jamieson:** Well I do not know if you could do it. I do not think we could make our law international by going into the United States to do it but, of course, it does apply to the importer. Presumably as you mentioned American cars the importer in this particular case is whatever the Canadian equivalent is of that American manufacturer and so therefore the obligation is I would suggest the same as if it were done in the United States and I suppose that in fact it is conceivable at least that the American manufacturers might very well do it in their own plants. Is this not so, Dr. Campbell.

**Mr. Campbell:** On each vehicle being brought into Canada there will be a plate affixed to the vehicle certifying that it complies with all of our standards but it will not have that mark on it because we do not wish to have that mark applied outside of Canada where its use is beyond our control.

**Mr. Jamieson:** We could not carry out inspection services and so on in foreign countries so what has to be, and this is really a safeguard rather than the other way around, and that is that is applied in Canada where we have the ability and the capacity to ensure that it is not being used improperly.

**Mr. Skoberg:** Where will this plate be affixed at that Dr. Campbell is referring to?

**Mr. Jamieson:** Where on the car?

**Mr. Skoberg:** No. I mean at what location.

**Mr. Jamieson:** At the point of manufacture.

**Mr. Skoberg:** And that then will have the required Canadian regulation safety standards, this will indicate that these safety standards have been adhered to.

## [Interprétation]

rité automobile en vertu de ce titre, à moins qu'elle ne soit en conformité avec...

A la page suivante, on dit que cet article

...ne s'applique pas dans le cas d'un véhicule automobile ou d'une pièce de véhicule automobile destiné uniquement à l'exportation...

Je me demande s'il n'y aurait pas façon de contourner ces préoccupations que nous formulions ce matin, à savoir si l'article 4 devrait ou non stipuler que les véhicules importés soient munis de cette marque de sécurité avant d'autres au Canada.

**Mr. Jamieson:** Je ne crois pas que nous puissions établir une loi sur le plan international en demandant aux États-Unis de le faire, mais, bien entendu, cet article s'applique à l'importateur. Comme vous avez mentionné, les voitures américaines, l'importateur dans ce cas particulier serait l'équivalent canadien du fabricant américain. Par conséquent, l'obligation est la même que si les voitures étaient produites aux États-Unis, et il se pourrait très bien que le fabricant américain le fasse lui-même dans sa propre usine; n'est-ce pas exact, monsieur Campbell?

**M. Campbell:** Pour chaque véhicule automobile qui entrera au Canada, il y aura une plaque sur le véhicule qui certifiera que ce véhicule est conforme à toutes nos normes, mais il n'y aura pas de marque. Nous ne voulons pas que cette marque soit apposée à l'extérieur du Canada parce qu'il nous serait impossible d'en contrôler l'usage.

**Mr. Jamieson:** On ne pourrait pas procéder à des services d'inspection dans un pays étranger. C'est vraiment une mesure de sécurité plutôt qu'autre chose, et nous voulons nous assurer qu'elle sera apposée au Canada où nous pouvons vraiment nous assurer qu'elle ne sera pas mal utilisée.

**M. Skoberg:** Où posera-t-on cette plaque dont parle M. Campbell?

**Mr. Jamieson:** Où sur la voiture?

**M. Skoberg:** Non. A quel endroit?

**Mr. Jamieson:** Au lieu de fabrication.

**M. Skoberg:** Les véhicules seront donc conformes aux normes canadiennes de sécurité. Cette plaque indiquera qu'on a respecté ces normes de sécurité.

[Text]

• 1545

**Mr. Campbell:** Yes.

**Mr. Skoberg:** Well then the discussion, Mr. Chairman, if I may that we had this morning on whether or not the dealer should also be included with the manufacturer, distributor or importer in order to put more heat in the regulation and get away from the worry that possibly a user is going to buy that vehicle that did not have the safety standards because of many of these things here would not necessarily apply if that plate is still on there and that dealer would know that plate is on there, would he or would he not?

**Mr. Jamieson:** Oh, yes. Not only that but I think that you are broadening the area of possible non-compliance by broadening the number of people to whom it applies. In other words, it is conceivable that a dealer in a given location could disregard if you like the law with perhaps greater immunity than if it had to be done by the manufacturer. The onus is on the manufacturer or the importer or the distributor as the case may be. If you get down to a dealer who sells a half a dozen cars a year and so on it is much more difficult to police and I think that we would be far better off to ensure that this was done right at the point of responsibility which is the manufacturer or the importer.

**Mr. Skoberg:** I think there was some problem this morning that we thought possibly some of these cars could come into Canada imported and still not have the national safety label on them which then in effect would mean that the user here would be purchasing that type of particular vehicle.

**Mr. Jamieson:** No. I do not see any danger in that regard, Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** And I do not know if this is the particular time or not, Mr. Chairman, that we should bring in this motion that I have or do you want to discuss it later or what is your intention.

**The Chairman:** Later on maybe.**Mr. Skoberg:** All right. That is fine.**The Chairman:** Mr. Howe.

**Mr. Howe (Norfolk-Haldimand):** Mr. Chairman, the thought occurred to me we have entered into with the United States what we call an automotive trade pact and a lot of the dealers, the General Motors dealers, you buy a certain type of car, from a General Motors

[Interpretation]

**M. Campbell:** Oui.

**M. Skoberg:** La discussion que nous avons eue ce matin, à savoir si le concessionnaire ne devrait pas être aussi inclus avec le fabricant, le distributeur et l'importateur, afin de donner un peu plus de force et de fermeté au règlement et éviter que quelqu'un achète un véhicule automobile qui ne satisfasse pas aux normes de sécurité, ne s'appliquerait pas nécessairement si cette plaque était posée sur le véhicule et si le vendeur savait qu'elle y était, n'est-ce pas?

**M. Jamieson:** Oui, mais nous augmentons les possibilités de non-conformité en augmentant le nombre de personnes visées. En d'autres termes, il est possible qu'un concessionnaire dans un endroit donné puisse se soustraire à la loi plus facilement que le fabricant. Cette obligation incombe au fabricant, à l'importateur ou au distributeur suivant le cas. Il est beaucoup plus difficile de surveiller le vendeur qui ne vend qu'une demi-douzaine de voitures par année, et je pense qu'il serait préférable d'attribuer cette responsabilité au fabricant ou à l'importateur.

**M. Skoberg:** Nous avons pensé, ce matin, qu'il est possible que certaines voitures non conformes aux normes entrent au Canada et que l'utilisateur achète ce genre de véhicules.

**M. Jamieson:** Non, je ne vois aucun danger de ce côté, monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Je ne sais pas s'il est opportun ou non, monsieur le président, de présenter ma motion, ou voulez-vous y revenir plus tard?

**Le président:** Peut-être plus tard.**M. Skoberg:** Très bien.**Le président:** Monsieur Howe.

**M. Howe (Norfolk-Haldimand):** Nous avons une entente avec les États-Unis et bon nombre des concessionnaires GM achètent certaines marques de voitures, comme Oldsmobile, Buick, Cadillac, qui ne sont pas toutes fabriquées au Canada. Quand une voiture est-

## [Texte]

dealer but it is not made in Canada, a certain types of Oldsmobile and some of the Buicks and some of the Cadillacs. When is a car an imported car and when is a car not an imported car? We do not call those imported cars do we.

**Mr. Jamieson:** I think for the purposes of this Act we would, Mr. Howe, that if the car is not manufactured in Canada then it is an imported car, whether it is under the auto pact or not. The same applies in reverse. A great many of the cars manufactured in Canada do not remain in Canada.

**Mr. Howe (Norfolk-Haldimand):** This is another question I was going to ask and that is in connection with the United States. In this particular program that is going on is there any mutual agreement that you will have similar safety standards so that you can probably police each other's cars in this particular field?

**Mr. Jamieson:** Yes. In point of fact that is the effect of the auto pact and of the various discussions that we have had with the United States authorities who are certainly every bit as interested as we are and as anxious as we are to achieve a greater degree of auto safety so therefore what I have said on several occasions in discussing this Bill the American and Canadian positions for the most part have to be pretty comparable.

**Mr. Howe (Norfolk-Haldimand):** That is what I say. They are different from the English cars or the German cars or these foreign cars that are brought in.

**Mr. Jamieson:** Oh yes and the problem is different when one talks about other than American cars, that is European manufacturers, Japanese manufacturers, English manufacturers, they will have to certify that those cars meet our standards and we will have to have the opportunity to inspect them at the point of importation.

**Mr. Howe (Norfolk-Haldimand):** Your department does not have anything to do with an equalization price do you?

**Mr. Jamieson:** No, unfortunately. Clause 4 agreed to.

On Clause 7—*Regulations respecting importation of motor vehicles*

**The Chairman:** On Clause 7, I think both Mr. Allmand and Mr. Pringle had questions. Mr. Pringle.

## [Interprétation]

elle importée, quand ne l'est-elle pas? On ne qualifie pas ces voitures d'importées, n'est-ce pas?

**M. Jamieson:** Aux fins de la loi, oui. Si elles ne sont pas fabriquées au Canada, elles sont considérées comme importées, que ce soit en vertu du pacte de l'automobile ou non. La même observation vaut en sens contraire. Bon nombre des voitures fabriquées au Canada ne restent pas au Canada.

**M. Howe:** C'est une autre question que je voulais poser et qui se rapporte à l'entente que nous avons avec les États-Unis. Y a-t-il une entente mutuelle précisant que nous aurons des normes de sécurité analogues qui nous permettront probablement d'exercer une surveillance réciproque dans ce domaine?

**M. Jamieson:** Oui. C'est l'effet de cette entente avec les États-Unis et des divers entretiens que nous avons eus avec les autorités américaines, qui sont tout aussi intéressées et désireuses que nous d'en arriver à une plus grande sécurité automobile. Comme je vous l'ai dit à plusieurs reprises au cours de l'étude de ce projet de loi, les États-Unis et le Canada ont des lignes de conduite, assez comparables.

**M. Howe:** La situation est différente de celle des voitures allemandes ou britanniques ou des autres voitures étrangères que nous importons.

**M. Jamieson:** Oui. Le problème n'est pas le même pour les voitures autres que les voitures américaines, c'est-à-dire celles des fabricants européens, japonais et britanniques. Ils devront garantir que ces voitures répondent à nos normes, et nous aurons l'occasion d'en faire l'inspection au point d'importation.

**M. Howe:** Votre ministère n'a rien à voir avec la péréquation?

**M. Jamieson:** Non, malheureusement. L'article 4 est adopté.

Au sujet de l'article 7—*Règlements concernant l'importation des véhicules automobiles*

**Le président:** Au sujet de l'article 7, je crois que M. Allmand et M. Pringle avaient l'intention de poser des questions. Monsieur Pringle.

## [Text]

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, my suggestion this morning was that, in view of the discussions that we have been entering into with regard to the regulations, it might be advisable to have Clause 7 stand until the Minister was here this afternoon in order to enable the members of the Committee to quiz the Minister with regard to this particular clause and the regulations just to settle the matter so that we could carry on and complete this Act as quickly as possible.

I have no objection to Clause 7 personally. I would just hope that if there is any that we should bring it up immediately and get it cleared up.

**The Chairman:** Are there any questions on Clause 7? Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, in Clause 7 (2) page 5, it says:

(2) No person shall import into Canada...

et cetera. By that, do you mean the manufacturer, distributor or importer?

**Mr. Jamieson:** Again, as was replied when we were discussing this before, I think "person" is used in the legal sense here and that it is all-embracing. Is that not correct, Mr. Fortier?

**Mr. Fortier:** This subclause, Mr. Minister, necessarily refers to the person who imports as the importer and we define "importer" in Clause 2 of the Bill.

**Mr. Jamieson:** It applies exclusively to the importation and "importer" is described in Clause 2 as Mr. Fortier has said:

(b) "importer" means a person engaged in the business of importing motor vehicles into Canada;

And I gather that that is the interpretation of the Department of Justice as to how it is to be phrased. If you mean that it only applies to individuals and not, let us say, to incorporated companies importing cars, that is not correct. It would apply to companies importing cars.

**Mr. Fortier:** A person includes a corporation.

**Mr. Jamieson:** That is right. A person includes a corporation.

**The Chairman:** Mr. McCutcheon.

**Mr. McCutcheon:** Thank you. Mr. Minister, this is just the nuts and bolts of this business. I heard someone mention inspection at the border of these cars coming in. I submit that

## [Interpretation]

**Mr. Pringle:** Ma suggestion était que, vu les discussions que nous avons eues sur les règlements, il serait peut-être souhaitable de réservé l'article 7 jusqu'à ce que le ministre soit présent, cet après-midi, de façon à permettre aux membres du Comité de lui poser des questions sur cet article et sur les règlements. Nous pourrions ainsi vider la question et terminer l'étude de ce projet de loi le plus rapidement possible.

Personnellement, je ne m'oppose en rien à l'article 7, mais j'ai cru qu'il serait préférable de soulever le point immédiatement et de vider la question.

**Le président:** Avez-vous des questions à poser sur l'article 7? Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, l'article 7(2), à la page 5, dit:

(2) Nul ne doit importer un véhicule automobile au Canada...

et ainsi de suite. Entendez-vous par là le fabricant, le distributeur ou l'importateur?

**M. Jamieson:** Comme je l'ai dit en réponse à une question précédente, il s'agit d'une personne au sens juridique, ce qui comprend tout. N'est-ce pas exact, monsieur Fortier?

**M. Fortier:** Ce paragraphe désigne quiconque importe une voiture en qualité d'importateur et nous définissons «importateur» à l'article 2 du bill.

**M. Jamieson:** Il s'agit exclusivement d'importation, et le terme «importateur» est décrit à l'article 2, comme l'a dit M. Fortier:

b) «importateur» désigne une personne dont le commerce consiste à importer des véhicules automobiles au Canada;

C'est là l'interprétation du ministère de la Justice. Si vous voulez dire que cette définition ne s'applique qu'aux particuliers, et non aux sociétés constituées important des autos, c'est inexact. Elle s'applique aux sociétés qui importent des voitures.

**Mr. Fortier:** Une personne comprend une société constituée.

**Mr. Jamieson:** C'est exact. Une personne comprend une société constituée.

**Le président:** Monsieur McCutcheon.

**Mr. McCutcheon:** Merci. Il ne s'agit que de détails. J'ai entendu quelqu'un parler de l'inspection de ces voitures à la frontière. J'imagine que cette inspection ne serait que très

## [Texte]

that would have to be a damn superficial inspection. How are we going to find out in the case of the Volkswagen people, for example—and I am just using that as a name—how are we going to find out? Are we going to send people over to Germany to check those cars?

**Mr. Jamieson:** No, I do not anticipate that we would.

**Mr. McCutcheon:** We would just take their word for it.

**Mr. Jamieson:** In a sense it is their word but, of course, it is their word given in the knowledge that if they have not, in fact, done what the mark attests, they are subject to these very, very heavy penalties and fines. It is up to them to certify that the car meets the requirements and if subsequently it is discovered that they do not, then they are liable for a very severe fine and other punitive action.

**Mr. McCutcheon:** You say a very severe fine and I admit that the penalties look pretty big to an ordinary person. But it might be two years after that car was manufactured before it was admitted that it had a flaw in it. I submit that the penalty could be recovered probably in a month's production by one of those big corporations. I am just being the devil's advocate.

**Mr. Jamieson:** I understand but it is no different, I suggest to you, than any other importation. Let us take foodstuffs and things of this kind where you simply have to go on the good faith of the manufacturer. He has to put the label on the jam crop, as it were, saying that it contains no impurities and what have you.

There will, of course, be spot checks. I do not think, in the case of importation, that every car would go by for two years but about the only way you can do this is the same way you do it with anything else. That is, if the suit you are wearing is supposed to be 100 per cent wool and it has a mark on it to that effect, you more or less have to take the manufacturer's word for it. But remember, these are reputable companies.

**Mr. McCutcheon:** Oh, yes.

**Mr. Jamieson:** This is fairly standard practice not only in terms of imports but also, of course, in our exports. For us to export throughout the world, we have, in a sense, to put Canada's and our manufacturers' reputations behind our exports. I do not know that there is very much else that can be done other than to do it that way and combine it with spot checks.

## [Interprétation]

superficielle. Comment allons-nous savoir dans le cas des fabricants de Volkswagen, et ce n'est qu'un exemple que je vous donne, comment pourrons-nous être certains? Allons-nous envoyer des gens en Allemagne pour vérifier ces voitures?

**M. Jamieon:** Non. Je ne crois pas que nous le ferons.

**M. McCutcheon:** Nous les croirons sur parole.

**M. Jamieson:** Dans un certain sens, nous prenons leur parole, mais ils sauront que, s'ils ne font pas ce qu'exige la loi, ils seront passibles de peines et d'amendes très élevées. C'est donc à eux de déclarer que ces voitures répondent aux exigences et si, par la suite, on découvre qu'ils n'ont pas respecté ces exigences, ils sont passibles d'une amende très élevée et d'autres mesures punitives.

**M. McCutcheon:** Vous parlez d'une amende très élevée et les peines semblent assez importantes pour un homme moyen. Il se peut qu'il se passe deux ans après la fabrication d'une voiture avant que l'existence d'un défaut soit reconnue, et la peine pourrait être récupérée dans un mois de production par les grosses sociétés. Je joue ici le rôle de l'avocat du diable.

**M. Jamieson:** Je comprends très bien. La situation est la même que pour toute autre produit importé, comme les produits alimentaires et les produits de ce genre, où vous devez faire confiance au fabricant. Ses étiquettes de confitures indiquent qu'elles ne renferment aucune impureté ou autres éléments étrangers.

Il y aura, évidemment, des vérifications au hasard dans le cas des importations. On procédera de la même façon que dans les autres cas. Si l'étiquette de votre complet dit qu'il est fait de laine à 100 p. 100, vous devez au moins prendre la parole du fabricant. N'oublions pas qu'il s'agit de sociétés de bonne réputation.

**M. McCutcheon:** Ah oui.

**M. Jamieson:** C'est une pratique courante non seulement pour les importations, mais aussi, évidemment, pour nos propres exportations. Pour pouvoir exporter de par le monde, il nous faut en quelque sorte, appuyer nos produits de notre réputation et de celle de nos fabricants. Je ne crois pas qu'il y ait tellement d'autres méthodes, sinon procéder ainsi et faire des vérifications au hasard.

## [Text]

**Mr. McCutcheon:** Yes. Well, you have answered the question which really was that, if they wanted to sell cars, were they prepared to accept our inspectors in their factory. We have no intention of doing that?

**Mr. Jamieson:** No. It would be too complicated.

**The Chairman:** Mr. Thomas.

• 1555

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman, I am still a little confused about this definition of "importer". It is very simple and clear-cut in the area of cars manufactured in Canada and distributed through a GM or a Ford or a Chrysler dealer. But we know that, under the Canada-United States Agreement on Automobile Products, a good many cars are manufactured in the States and shipped directly to Canada. They do not go through any distributor or importer; they end up in a dealer's showroom. Now, let us say Ford Motor Company of Canada Limited, for example, ships Fords out of one of their main factories to a Ford dealer in Moncton. Who is the importer? Certainly not that Ford dealer.

## [Interpretation]

**M. McCutcheon:** Oui. Vous avez répondu à la question suivante: s'ils veulent vendre des autos, sont-ils prêts à accepter la visite de nos inspecteurs dans leurs usines? Nous n'avons pas l'intention d'agir ainsi.

**M. Jamieson:** Non, je pense que ce serait trop compliqué.

**Le président:** Monsieur Thomas.

**M. Thomas (Moncton):** Monsieur le président, je ne comprends pas très bien la définition du terme «importateur». La situation semble très simple et très claire lorsque les voitures sont fabriquées au Canada et distribuées par un concessionnaire GM, Ford ou Chrysler. Toutefois, nous savons qu'en vertu de l'entente canado-américaine sur les produits de l'industrie de l'automobile, bon nombre de voitures sont fabriquées aux États-Unis et expédiées directement au Canada. Elles ne passent pas par le distributeur ou l'importateur, mais arrivent directement chez le concessionnaire. Prenons le cas de la *Ford Motor Company of Canada Limited* qui expédie des voitures d'une de ses grandes usines à un concessionnaire Ford de Moncton. Qui est l'importateur? Sûrement pas le concessionnaire Ford.

**M. Jamieson:** C'est la *Ford Motor Company of Canada Limited* qui est l'importateur à ce moment-là.

**M. Thomas (Moncton):** La *Ford Motor Company of Canada Limited*?

**M. Jamieson:** Oui.

**M. Thomas (Moncton):** Et le pacte commercial s'applique-t-il?

**M. Jamieson:** Le concessionnaire conclut le contrat avec la *Ford Motor Company of Canada Limited*. Il peut obtenir la voiture d'une autre source, comme vous le dites, mais les responsables et les gens avec qui il fait affaire sont les représentants de la *Ford Motor Company of Canada Limited*, ou la filiale d'une des grandes sociétés.

**M. Thomas (Moncton):** L'accord canado-américain sur les produits de l'industrie de l'automobile prévoit-il que ces sanctions peuvent être infligées à une filiale canadienne de grosses sociétés?

**M. Jamieson:** Oui.

**M. Thomas (Moncton):** La peine leur sera infligée?

**M. Jamieson:** Oui. En fait, la filiale est l'importateur si la voiture vient de l'extérieur

**Mr. Jamieson:** No, the Ford Motor Company of Canada Limited is the importer in that case.

**Mr. Thomas (Moncton):** The Ford Motor Company of Canada Limited?

**Mr. Jamieson:** Yes.

**Mr. Thomas (Moncton):** Does the trade pact apply?

**Mr. Jamieson:** The dealer's contract is with the Ford Motor Company of Canada Limited. He may get the car from some other source, as you say, but the responsibility and the people with whom he deals are the Ford Motor Company of Canada, or the subsidiary of any of the large major companies.

**Mr. Thomas (Moncton):** Then the Canada-United States Agreement on Automotive Products provides that these sanctions can be applied against a Canadian subsidiary of the main companies?

**Mr. Jamieson:** That is right.

**Mr. Thomas (Moncton):** The penalty would be assessed against them?

**Mr. Jamieson:** Yes. In effect, the Canadian subsidiary, if that is the word for it, is the

*[Texte]*

importer if the car comes from outside the country. I think that would be true in the great majority of cases, would it not, Dr. Campbell?

**Mr. Campbell:** Yes.

**Mr. Thomas (Moncton):** Well, I was discussing this morning the possibility... certainly it is hypothetical but I still say it could happen... of a certain run of vehicles all being shipped to one area in the Maritime provinces or some other place and an inherent defect being suspected later.

**Mr. Jamieson:** Wherever the cars are shipped, it would be the responsibility of whoever is bringing them into Canada to apply the national mark, which is a certification that, in fact, the regulations are being complied with.

**Mr. Thomas (Moncton):** These regulations, then, would not apply to what you might call latent or an inherent defect. Let us suppose that there was something in a steering linkage or something that at the time of inspection...

**Mr. Jamieson:** This is covered by another part of the Bill where, in the event that that happens, the manufacturer or the importer is obliged to notify both me and the purchasers.

**Mr. Thomas (Moncton):** What I was questioning this morning was the provision in the Bill empowering anyone suspecting that a vehicle has a defect to go into the manufacturer's or the importer's premises and inspect the car, and/or seize it.

**Mr. Jamieson:** Yes.

**Mr. Thomas (Moncton):** But, in this case, if a Ford dealer in Moncton brought that car to the inspector would have no authority to enter his premises and seize the car, or inspect the car and seize it, because he is not the importer. This is what we were saying. He is a dealer.

**Mr. Jamieson:** I do not think that, if that were the case, it would stop the seizure, would it, Dr. Campbell? Mr. Fortier?

**Mr. Fortier:** As I stated this morning, the provisions of the Bill do not apply to dealers. We were to make the provisions of the Bill applicable to dealers, we would have to provide for the obligations of the dealer to be the same as those of the manufacturers. They would have to see that the car which is manufactured complies with the standards, and that the trade mark is applied, and, of course, this would be most unfair to the

*[Interprétation]*

du pays. Je pense que cela vaut dans la plupart des cas, n'est-ce pas, monsieur Campbell?

**M. Campbell:** Oui.

**M. Thomas (Moncton):** Ce matin, je parlais de la possibilité, c'est une simple hypothèse, mais quand même possible, qu'un certain nombre de véhicules soient tous expédiés dans une région des Maritimes ou ailleurs, et que, plus tard, on y découvre un défaut.

**M. Jamieson:** Où que les voitures sont envoyées, c'est la responsabilité des gens qui les font venir au Canada d'apposer la marque nationale, qui certifie que les règlements ont été respectés.

**M. Thomas (Moncton):** Ces règlements ne s'appliqueraient pas dans le cas d'un défaut latent ou inhérent, comme un défaut dans le système de direction, qu'au moment de l'inspection...

**M. Jamieson:** Ce point est inclus dans une autre partie du bill. Dans ce cas, le fabricant ou l'importateur est tenu de m'en aviser et d'en aviser les acheteurs.

**M. Thomas (Moncton):** La question que je mettais en doute, ce matin, était la disposition du bill permettant à quiconque soupçonne qu'un véhicule est défectueux d'entrer chez le fabricant ou chez l'importateur et de le vérifier et (ou) de le saisir.

**M. Jamieson:** Oui.

**M. Thomas (Moncton):** Dans ce cas, si le concessionnaire Ford, à Moncton, avait fait venir la voiture, l'inspecteur ne pourrait se rendre à son établissement examiner le véhicule et le saisir, parce que le concessionnaire n'est pas l'importateur. C'est ce que nous disons. Il est un concessionnaire.

**M. Jamieson:** Je ne crois pas que cette raison empêcherait la saisie, n'est-ce pas, monsieur Campbell? Monsieur Fortier?

**M. Fortier:** Comme je l'ai dit ce matin, les dispositions du bill ne s'appliquent pas au concessionnaire. Si nous voulions que les dispositions s'appliquent au concessionnaire, il faudrait que ses obligations soient les mêmes que celles du fabricant. Le concessionnaire devrait s'assurer que les voitures fabriquées respectent les normes établies et que la marque de commerce soit apposée, ce qui serait injuste à l'égard du concessionnaire

## [Text]

dealer because he is not concerned with the manufacture of the car. The dealer is only concerned with getting a supply of cars for resale.

**Mr. Jamieson:** The other question, though, is on the matter of seizure. When there is a suspected defect, that does not stop at the manufacturer, does it?

**Mr. Pringle:** No, no. Not on a defect. You see, there are two points. One is the standards and the other is the defects and you have to be careful you do not get them mixed.

**Mr. Thomas (Moncton):** Yes. I understand that.

**Mr. Jamieson:** As far as defects are concerned, then, the powers are much broader in terms of where the car can be seized.

**Mr. Thomas (Moncton):** This is what I do not see. I do not see it in the Bill. As far as I can see, the Bill states that the car can only be seized on the premises of the manufacturer, distributor or importer. This is the way I read it. But I do not know and so I am asking for an interpretation.

• 1600

**Mr. Jamieson:** Section 11 has to do with getting evidence establishing that the mark has not been complied with.

**Mr. Thomas (Moncton):** This may be the distinction I am trying to make. I am perhaps beyond the terms of reference of this Bill. In other words, this is only concerned with that original mark that goes on at the factory.

**Mr. Jamieson:** That is correct.

**Mr. Thomas (Moncton):** Sometimes a manufacturer does not catch a defect or will not admit it. Let us say a defect is found by a dealer in a certain car.

**Mr. Jamieson:** That is in another section.

**Mr. Thomas (Moncton):** Pardon.

**Mr. Jamieson:** That is in Clause 8.

**The Chairman:** Let us finish Clause 7 and then we will come to Clause 8.

Are there any other questions on Clause 7?

**Mr. Jamieson:** We come right into it next.

Clause 7 agreed to.

On Clause 8—Failure to give notice of defects

## [Interpretation]

parce qu'il n'a rien à voir avec la fabrication du véhicule automobile. Il n'est intéressé qu'à recevoir une certaine quantité d'autos et à les revendre.

**M. Jamieson:** L'autre point est celui de la saisie lorsqu'on soupçonne un défaut, la disposition ne s'arrête pas au fabricant, n'est-ce pas?

**M. Pringle:** Non, pas dans le cas d'un défaut. Il y a deux points: les normes et les défauts. Il faut faire attention de ne pas les confondre.

**M. Thomas (Moncton):** Oui. Je vois.

**M. Jamieson:** Dans le cas des défauts, les pouvoirs de saisie sont beaucoup plus vastes.

**M. Thomas (Moncton):** Je ne vois pas ce point dans le bill qui dit que l'auto ne peut être saisie que chez le fabricant, l'importeur ou le distributeur. C'est ma façon de l'interpréter et j'aimerais avoir une explication.

**M. Jamieson:** L'article 11 prévoit le rassemblement des preuves établissant que les normes n'ont pas été observées.

**M. Thomas (Moncton):** C'est la distinction que j'essaie d'établir. Peut-être est-ce que je suis du cadre du projet de loi. Il s'agit simplement de la marque originale qui est placée à l'usine.

**M. Jamieson:** C'est juste.

**M. Thomas (Moncton):** Parfois, le fabricant découvre pas le défaut ou ne l'admet pas. Supposons qu'un distributeur découvre un défaut.

**M. Jamieson:** Un tel cas est prévu dans un autre article.

**M. Thomas (Moncton):** Pardon.

**M. Jamieson:** L'article 8.

**Le président:** Terminons plutôt l'article 7 et ensuite nous reviendrons à l'article 8.

Auriez-vous d'autres questions à poser au sujet de l'article 7?

**M. Jamieson:** On y arrive.

L'article 7 est adopté.

Au sujet de l'article 8—Omission de donner avis des défauts.

Texte]

**Mr. Jamieson:** Now here is where we come to the part that you are talking about:

8. (1) Every person who, being a manufacturer, distributor or importer...for which safety standards have been prescribed...fails to give notice as provided in subsection (2) of any defect in the construction, design or functioning of that motor vehicle or its components...

In other words this is after the car is sold and this is the situation that you are speaking of. He has to give notice to:

- (a) the person who purchased that motor vehicle from him,
- (b) any subsequent purchaser of that motor vehicle to whom any warranty...transferred, and
- (c) the Minister.

He has to notify all three in the event of a defect showing up subsequent to sale.

**Mr. Thomas (Moncton):** All right. This would be a defect which is not apparent at the time of manufacture. The manufacturer in good faith puts the seal on. A latent defect appears maybe six months later. Let us say this car has been shipped from Oakville or somewhere to Saint John. It has been sold to a customer. Then if the manufacturer finds the defect, it is his duty to advise the dealer and the customer.

**Mr. Jamieson:** That is right.

**Mr. Thomas (Moncton):** The customer's car is recalled. What happens then as far as the customer is concerned? What provision is made there for him? Is there any provision? Is he to be without a car when his car is called back?

**Mr. Jamieson:** I do not believe that we could write legislation to cover that situation because there is such a variety of circumstances in which that would occur. I do not think that you could say that everybody had to be given alternative transportation or whatever the case might be because there would be scores and scores of different circumstances. I think that has to be left to the power of the market place. I am sure that the manufacturer would want to give every service to his customer in that way.

[Interprétation]

**M. Jamieson:** Voilà, nous sommes maintenant au point dont vous parlez.

8.(1) Commet une infraction toute personne qui, étant fabricant, distributeur ou importateur...pour laquelle des normes de sécurité ont été prescrites...omet de donner de la manière prévue au paragraphe (2) un avis de tout défaut de construction, de conception ou de fonctionnement de ce véhicule automobile ou de ses pièces...

En d'autres termes, cet article s'applique après la vente d'une automobile; c'est la situation dont vous parlez. Cette personne doit donner un avis:

- a) à la personne qui lui a acheté ce véhicule automobile,
- b) à tout acheteur subséquent de ce véhicule automobile auquel une garantie...transférée, et
- c) au Ministre.

Donc, cette personne doit aviser ces trois personnes dans le cas où un défaut se manifesterait après la vente.

**M. Thomas (Moncton):** Très bien. Il s'agit d'un défaut qui n'est pas évident au moment de la fabrication. Le fabricant y met la marque de commerce nationale en toute bonne foi, puis un défaut caché se manifeste peut-être six mois plus tard. Supposons que cette voiture a été envoyée de Oakville jusqu'à Saint-Jean et a été vendue à un client. Ensuite, si le fabricant découvre un défaut, il lui incombe d'en faire part au vendeur et au client.

**Mr. Jamieson:** C'est exact.

**Mr. Thomas (Moncton):** On rappelle la voiture du client; et quelle est alors la situation du client? Le projet de loi prévoit-il des dispositions à son sujet? Sera-t-il privé de voiture, quand la sienne est renvoyée à l'usine?

**Mr. Jamieson:** Je ne crois pas que nous puissions légiférer à ce sujet, parce qu'il y a tellement de circonstances différentes où un tel cas pourrait se produire. Enfin, je ne crois pas qu'on devrait établir que toutes les personnes dont la voiture est rappelée devraient automatiquement bénéficier d'un autre mode de transport parce qu'il y a tellement de circonstances différentes qui pourraient se présenter. Des arrangements en ce sens doivent être pris entre acheteur et vendeur. Je suis sûr que le fabricant voudrait donner le meilleur service à ses clients.

## [Text]

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman, the Minister was not here this morning when one of my colleagues on my left brought this up. The suggestion was made that there should be stiffer sanctions on the manufacturer. The only obligation on him to honour his warranty is customer goodwill. Should there be something in the bill to put sanctions on the manufacturer that he must cover this under warranty?

## [Interpretation]

**M. Thomas (Moncton):** Monsieur le président, le ministre n'était pas là ce matin lorsqu'un de mes collègues a soulevé la question. Il a fait remarquer qu'il devrait y avoir des sanctions beaucoup plus rigoureuses pour le fabricant. La seule obligation qui lui incombe en vue de respecter sa garantie, est de faire preuve de bonne volonté à l'égard de sa clientèle. Ne devrait-il pas y avoir des dispositions dans le projet de loi prévoyant le rappel de la voiture et quelle doit être l'attitude du fabricant sous peine de sanctions.

**Mr. Jamieson:** I think it would be extremely difficult. I think we have a jurisdictional problem in the first place; that is federal versus provincial. I have not had an opinion from the Department of Justice or from Mr. Fortier on this but I would doubt that we could impose something which is essentially taking place in a province and which has to do with the buy-sell agreement under provincial law. Furthermore I think the other point is perhaps the more apt one. It may be just a matter of driving in, spending five or ten minutes there and getting a defect fixed, or it could be a major fault. There are some faults that are really only faults if there is abuse of the vehicle. In other words if the vehicle is operated under appropriate conditions then it is maintained there is no threat or no risk. I am not able myself to see how you could write anything in the law that would protect this. I think that if I had to make a forecast it would simply be that if a person did not get satisfaction from his car knowing that he was blameless, I think this would be very bad marks for the manufacturer. Beyond that I do not know what you could do.

**M. Jamieson:** Ce serait très difficile. Il y aurait un problème de compétence entre les gouvernements provinciaux et fédéral. Je ne connais pas l'avis du ministère de la Justice ni de M. Fortier à cet égard, mais je doute fort que nous puissions imposer des sanctions pour un cas qui relève essentiellement de la province et d'une entente de vente qui se fait en vertu de la Loi provinciale. De plus, ce qui est plus important, il s'agit peut-être simplement de passer 5 ou 10 minutes au garage pour faire réparer un défaut. Il pourrait s'agir aussi d'un grave défaut, mais qui ne se révélerait que quand on conduit mal le véhicule. Ainsi, si on utilise la voiture dans des conditions normales, il n'y a pas de risque. En ce qui me concerne, je ne vois vraiment pas comment nous pourrions prévoir dans la Lilo une disposition qui assurerait une telle protection. Si je devais me prononcer, je dirais simplement que si une personne n'obtient pas satisfaction de sa voiture, alors que ce n'est pas par sa faute, ce serait un mauvais point pour le fabricant. A part cela, je ne vois pas ce qu'on pourrait faire.

**M. Thomas (Moncton):** En d'autres termes, tout dépend de l'équipe professionnelle du fabricant et de son désir de garder sa réputation.

**Mr. Jamieson:** Oui. Nous pouvons seulement nous assurer que le fabricant ne laisse pas quelqu'un conduire une voiture qui présente certains dangers. En plus de cela, je suis en train d'aviser les provinces. Les autorités provinciales doivent aussi être avisées des défauts. L'article 8 (2) se lit comme suit:

## • 1605

- (2) The notice mentioned in subsection (1) shall
  - (a) be given by prepaid registered mail...
  - (b) Contain a description of the defect...

- (2) L'avis mentionné au paragraphe (1) doit
  - a) être donné par courrier recommandé...
  - b) décrire le défaut...

## [Texte]

and so forth and when I get the notice I shall—Clause 8(3):

(3)...forward full particulars thereof to the minister or other similar officer responsible for motor vehicle administration in each province.

It may be that under provincial fair trade laws or the consumer laws of the individual provinces something could be written in. I would not be in a position to say it here.

**The Chairman:** Mr. Allmand.

**Mr. Allmand:** I will wait until Clause 11, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** There was some discussion this morning regarding ambiguity in the first paragraph of Clause 8. I am wondering if your department might consider the possibility of rewriting the paragraph inasmuch as there is not really in our way of thinking sufficient teeth in the paragraph to prevent a manufacturer from distributing knowingly automobiles with defects at the time of manufacture. While it might not be good business to do it, it may be a defect which would appear in his mind to be cheaper from an expediting standpoint. It just says:

...of any defect in the construction, design or functioning of that motor vehicle or its components that affects or is likely to affect the safe operation...

It does not say a defect which has come to light subsequent to manufacture, or a period after manufacture.

**Mr. Jamieson:** It may be that there is some possibility of changing the wording, but it is certainly designed to cover that. The two things when taken in concert mean that in the first instance when he applies the national mark he is certifying that to the very best of his knowledge and so on that that car meets all the requirements. There are inevitably cases where in fact there will be defects that will not appear until later. We try to cover that by saying that if afterwards, a defect becomes apparent, then he has to go through this procedure.

**Mr. Pringle:** This is the very point, Mr. Minister. I do not think it says, "if after manufacture latent defect". I am referring

## [Interprétation]

Quand je reçois l'avis je dois

(3) ...en fournir les détails au ministre ou autre personne de rang équivalent dont relève l'administration relative aux véhicules automobiles dans chaque province.

Il se peut donc qu'on inclut de telles dispositions dans les lois sur la consommation des différentes provinces ou que cela fasse partie des lois sur les saines pratiques commerciales des provinces, mais, je ne serais pas en mesure de vous le dire maintenant.

**Le président:** Monsieur Allmand.

**M. Allmand:** Je vais attendre qu'on étudie l'article 11, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Pringle.

**M. Pringle:** Monsieur le ministre, on a discuté ce matin du premier paragraphe de l'article 8 qui semblait peu clair. Je me demande si votre ministère pourrait étudier la possibilité de rédiger à nouveau ce paragraphe, étant donné que ses dispositions ne sont pas, à notre sens du moins, suffisantes pour empêcher que le fabricant, ne distribue sciemment des automobiles comportant des défauts au moment de la fabrication. Bien que ce ne soit pas une bonne façon de procéder en commerce, le fabricant peut quand même décider de sortir les voitures de l'usine parce que cela lui reviendrait moins cher et serait plus expéditif. On lit à ce paragraphe ce qui suit:

...de tout défaut de construction, de conception ou de fonctionnement de ce véhicule automobile ou de ses pièces qui nuit ou risque de nuire à la sécurité de fonctionnement...

Cela ne prévoit pas un défaut qui se révèle à la suite de la fabrication ou au cours d'une période suivant la fabrication.

**M. Jamieson:** Il est toujours possible de changer le libellé, mais ce paragraphe prévoit les deux cas que vous exposez. En fait, tout d'abord, quand le fabricant applique la marque nationale, il certifie que, du mieux de sa connaissance, cette automobile répond aux normes. Il y a inévitablement des cas où il y a probablement des défauts cachés qui ne se révéleront que plus tard. Nous prévoyons ce cas en stipulant que si un défaut se révèle par la suite, le fabricant doit procéder de la même façon.

**Mr. Pringle:** C'est là justement le problème. On ne dit pas: «tout défaut caché qui se révèle après la fabrication». Je parle des défauts,

## [Text]

to defects now; I am not referring to the safety standards required. I am referring to defects which I understand do not necessarily mean safety standards.

**Mr. Jamieson:** That is right, except in a sense that any defect is potentially anti-safe.

**Mr. Pringle:** Yes, potentially. Unless, as Mr. Campbell pointed out, it could be the upholstery. It seems to me that if you would really give that some thought you might put in two or three extra words there which would explain just what you explained to me now. This really is referring to latent defects, not to just defects which perhaps would show up the next morning.

**Mr. Jamieson:** Yes.

**Mr. Pringle:** In this latter case the manufacturer would be covered because he did not take the trouble to definitely make sure. The deemed insignificant defect which made itself known to them during the manufacturing process. It says that any defect should be reported. All he has to do is report to you if it gets bad. In view of the ambiguousness of that paragraph in our discussions this morning, would you give some consideration to rewording it.

**Mr. Jamieson:** I would be glad to consider it. Mr. Pringle, we say not only that affects the safe operation, but that is likely to affect. It covers both points and that would cover, I think, the point that you have in mind.

**Mr. Pringle:** All he has to do is notify.

**Mr. Jamieson:** Yes. What would you want beyond that?

**Mr. Pringle:** I think that he should only be given the permission to notify you if it is a defect that definitely shows up some time after manufacture.

• 1610

**Mr. Jamieson:** This is the intention.

**Mr. Pringle:** I know it is the intention.

**Mr. Jamieson:** Yes, and I do not think whether it is 24 hours or 24 weeks—this would be every bit as applicable 24 hours after the fact as it would be 24 weeks after the fact. We could put in the words "if at any time" or something or other if that would meet the point.

**Mr. Pringle:** All right, I will pass then.

## [Interpretation]

non des normes de sécurité exigées, ce qui n'est pas la même chose.

**M. Jamieson:** C'est exact, bien que tout défaut constitue en soi une menace pour la sécurité.

**M. Pringle:** Oui, sauf dans le cas de la garniture d'intérieur que M. Campbell a cité. Ne pensez-vous pas qu'on pourrait ajouter deux ou trois mots qui expliqueraient exactement ce que vous venez de m'expliquer? Il ne s'agit pas seulement de défauts, mais bien de défauts cachés qui pourraient se révéler par la suite.

**M. Jamieson:** Oui.

**M. Pringle:** Dans un tel cas, le fabricant ne serait pas coupable de ne pas avoir donné avis du défaut. Il ne le fera que si les choses vont mal. Étant donné que ce paragraphe nous a semblé ambigu ce matin, ne pourriez-vous pas étudier la possibilité de modifier le libellé?

**M. Jamieson:** Je serais heureux d'essayer de le faire. Le projet de loi dit bien «qui nuit ou risque de nuire...». Cela comprend ce que vous voulez dire.

**M. Pringle:** Tout ce que le fabricant a à faire est d'aviser les personnes indiquées.

**M. Jamieson:** Oui. Que voudriez-vous de plus?

**M. Pringle:** Je crois qu'il ne devrait avoir la permission d'aviser les personnes mentionnées que si le défaut se révèle quelques temps après la fabrication.

**M. Jamieson:** C'est là l'intention.

**M. Pringle:** Je le sais.

**M. Jamieson:** Peu importe qu'il s'agisse de 24 heures ou de 24 semaines. Le paragraphe s'applique tout autant 24 heures après que 24 semaines après. Nous pourrions tout simplement ajouter «si à aucun moment», si cela résout votre problème.

**M. Pringle:** Très bien, je passe.

## [Texte]

**The Chairman:** Mr. Skoberg and then Mr. Howe.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, following up what Mr. Pringle was saying in regard to Clause 8 (1), the second portion following the word "aware" just before paragraph (a) there, concern was expressed in the discussion we had this morning about labour and parts. Would the Minister take that into consideration and change the words to what would be an appropriate text here, following the word "aware" and "fails to make a commitment to pay costs of labour and parts in correcting such defects in line with the Canada Motor Vehicle Safety Standard," in subclause (2) and then continue on with paragraph (a).

**Mr. Jamieson:** I think I would have to make the same argument I made a few moments ago to Mr. Thomas. I think that is much too broad, first of all, for our federal responsibility. One would have to look at it to see whether we have the authority or not, and second, I do not know if simply stating labour and parts is adequate.

**Mr. Skoberg:** It is extending it.

**Mr. Jamieson:** I understand. The advice we have is that this is as far in terms of federal law as we can go because I think—are there any lawyers around—that there may be literally hundreds of different circumstances under which notification of this kind might go forward.

**Mr. Skoberg:** The problem now is there are literally hundreds of different interpretations put on by lawyers now to get away from the responsibility of certain people. I presume from the conversations you have had with the provinces that you have had good working relationships and I think they would rather have federal law.

**Mr. Jamieson:** As I said to the Committee a moment ago, I will certainly undertake discussing at our next meeting with the provinces the feasibility of introducing this under their fair trade practices law or whatever their provincial legislation is. I do not think you could do it in a national statute of this kind and have any teeth in it. It seems to me that it is more appropriately provincial legislation.

**Mr. Skoberg:** What made me wonder that, Mr. Jamieson, and once again going back to the only one I have, the act of this Public Law in the United States states that:

## [Interprétation]

**Le président:** Monsieur Skoberg, puis monsieur Howe.

**M. Skoberg:** Ceci fait suite à ce que M. Pringle disait au sujet de l'article 8(1). Nous avons exprimé ce matin notre inquiétude concernant les frais de main-d'œuvre et les pièces de rechange. J'aimerais qu'avant la deuxième partie de l'article, qui commence après le mot «connaissance», et avant l'alinéa a), on ajoute «et dont elle ne s'engage pas à payer les frais de main-d'œuvre et les pièces de rechange afin de corriger ces défauts conformément aux normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada.»

**M. Jamieson:** Je devrai répéter ce que j'ai dit il y a quelques instants à M. Thomas. De telles dispositions sortiraient du cadre des attributions du gouvernement fédéral. Il faudrait étudier la question pour voir si nous avons vraiment la compétence voulue en ce domaine et, deuxièmement, je ne crois pas qu'il faudrait stipuler les frais de main-d'œuvre ni les pièces de rechange.

**M. Skoberg:** Cela élargirait le champ d'application de la loi.

**M. Jamieson:** Je comprends, mais de l'avis des experts, nous ne pouvons ajouter ces nouvelles dispositions sans sortir du cadre de nos attributions en tant que gouvernement fédéral; s'il y a des avocats ici, ils vous diront qu'il y a des centaines de circonstances différentes où un avis de ce genre pourrait être envoyé.

**M. Skoberg:** Malheureusement, les avocats de nos jours trouvent des centaines de prétextes qui les déchargent de toute responsabilité. Je présume que lors des conversations avec les provinces, vous avez eu de bons rapports avec elles et je pense qu'elles préféreraient voir édicter une loi fédérale à ce sujet.

**M. Jamieson:** Comme je l'ai dit il y a un moment au Comité je m'engage certainement d'étudier lors de nos prochaines réunions avec les provinces la possibilité qu'elles incluent des telles dispositions dans les lois provinciales ou que celles-ci fassent partie des saines pratiques commerciales. Je ne crois pas qu'une loi fédérale s'appliquerait avec une telle efficacité dans ce domaine à une loi provinciale.

**M. Skoberg:** Je me le demande, monsieur Jamieson, car la Public Law des États-Unis prévoit ceci:

## [Text]

(2) In the case of motor vehicles, the manufacturer or distributor, as the case may be, at his own expense, shall immediately furnish the purchasing distributor or dealer the required conforming part or parts or equipment for installation by the distributor or dealer...

It carries on and I presume that they were able to obtain some relief.

**Mr. Jamieson:** Yes, well, the American situation is not on all fours with our own. I do not know what the position would be. Do you have any news, Mr. Fortier?

**Mr. Fortier:** Yes, Mr. Jamieson, the Parliament of Canada would have no jurisdiction to provide for the liability of a manufacturer to a purchaser in respect of defects or unsafe cars. It is a question of civil liability and one which comes exclusively under provincial legislation.

**Mr. Skoberg:** It just sort of leaves me a little bit cold when you talk about co-operation between provinces and the federal government in this particular regard and then we are told that there is no way that we could bring this about.

**Mr. Jamieson:** No, I did not say, "There is no way we could bring it about"; I said there was no way that the federal government could bring it about, other than by calling this to the attention of the provinces, which we have already done. In fact, I think in some provinces that the civil law in this regard is probably applicable now. I am not sure. I have not done a search of the provincial statutes, but from the standpoint of my undertaking, I said I will talk to the provinces and point this fact out to them, that there is no obligation on the part of the manufacturer under our law to do it. I have every reason to think that they would be prepared to do something comparable to what is in the American statute.

In any event, I have not heard of too many cases. You mention a lot of arguments and so on, but I have not heard of too many cases where the manufacturers have not in fact accepted the liability where the fault was their own. Perhaps you have more information than I.

**Mr. Skoberg:** The unfortunate part is that the poor little dealer is the fellow who is caught by the short hairs, because he is the fellow who really takes the brunt of a lot of these defects that they find even if we bring this in.

## [Interpretation]

(2) dans le cas des véhicules à moteur, le fabricant ou le distributeur selon le cas, devra immédiatement fournir à ses frais au distributeur ou au concessionnaire les pièces nécessaires ou les pièces de rechange que ces derniers doivent installer...

Je suppose que c'est ce qui se passe.

**M. Jamieson:** Oui, très bien, mais la situation américaine n'est pas tout à fait la même que la nôtre. Je ne sais pas ce que serait la situation. Avez-vous quelque chose à communiquer, monsieur Fortier?

**M. Fortier:** Oui, monsieur le ministre, le Parlement du Canada n'aurait aucune compétence pour prévoir la responsabilité d'un fabricant vis-à-vis d'un acheteur pour des défauts ou des véhicules dangereux. C'est une question de responsabilité civile, qui relève exclusivement de la compétence provinciale.

**M. Skoberg:** Cela me laisse un peu froid quand vous parlez de collaboration entre les provinces et le gouvernement fédéral à cet égard en particulier puisqu'on nous dit qu'il n'y a aucun moyen d'appliquer la loi.

**M. Jamieson:** Je n'ai pas dit cela. J'ai dit qu'il n'y avait pas d'autre moyen pour le gouvernement fédéral de faire appliquer la loi en ce domaine que d'appeler l'attention des provinces sur le sujet, ce que nous avons déjà fait. En fait, dans certaines provinces, le droit civil s'applique probablement maintenant en ce domaine. Je n'en suis pas sûr, car je n'en ai pas fait la recherche dans les statuts provinciaux; quant à moi, je me suis engagé à discuter avec les provinces et je leur signalerai que dans cette question, la loi fédérale ne s'applique pas. J'ai tout lieu de croire que les provinces seront disposées à adopter des dispositions comparables à celles de la loi des États-Unis.

De toute façon, je n'ai pas entendu parler de trop de cas où les fabricants n'ont pas accepté en fait la responsabilité là où la faute était la leur. Vous avez peut-être plus de renseignements que moi.

**M. Skoberg:** Le malheur est que c'est le petit concessionnaire qui souffre le plus de la situation.

## [Texte]

**Mr. Jamieson:** Yes, it is not the customer so much as it is a row between the dealer and the car manufacturer.

• 1615

**Mr. Skoberg:** Sure, then it revolves around the customer and the dealer because the latter has to try to keep in existence, too.

**Mr. Jamieson:** I will undertake to make this known to the provinces.

**Mr. Skoberg:** Could you possibly write the Committee a memo on what response you receive from the provinces in regard to trying to have something like this incorporated?

**Mr. Jamieson:** I am sure that I will be back before this Committee often and you can ask me the question and when I get the answers I will tell you.

**Mr. Skoberg:** Unfortunately once the bill is gone from here we may not see you back on this one for quite some time.

**Mr. Jamieson:** Well you can always bring it up on the estimates or anything else you want.

**The Chairman:** Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, in the same vein as Mr. Skoberg and Mr. Thomas with regard to the consumer, the guy that is driving the car, supposing he finds a defect in it? He brings it to the attention of his dealer who pooh-pooh's it and passes it off; where does he go then? He has to have his car; he needs his car but he is a danger on the highway.

**Mr. Jamieson:** Once again, I think his relationship with the dealer is a matter for provincial or what is called civil law. I do not know how effective the warranties are, but presumably if a defect of that kind were discovered he would have some claim under the warranty. In any event, this is one area where it is not possible, I believe, for the federal government to intervene because it is not our field.

**Mr. Howe:** I well remember my first year in this House...

**Mr. Jamieson:** I wish that it were by the way.

**Mr. Howe:** ...back in 1953, that was after the period when cars of all kinds were just in such demand that everybody grabbed the car that they could get out of the dealer's place. They did not care whether it was roadworthy

## [Interprétation]

**M. Jamieson:** Oui, ce n'est pas tellement le client qui est touché, mais le concessionnaire qui doit s'arranger avec le fabricant.

**M. Skoberg:** Oui, mais en fin de compte, c'est l'acheteur qui souffre le plus car le vendeur doit conserver son commerce.

**M. Jamieson:** Très bien, je ferai connaître la chose aux provinces.

**M. Skoberg:** Pourriez-vous communiquer ensuite au Comité la réponse que vous avez reçue des provinces quant à l'adoption de ces dispositions?

**M. Jamieson:** Je suis sûr que je reviendrai souvent au Comité; vous pourrez me poser la question et je vous répondrai quand j'aurai la réponse.

**M. Skoberg:** Malheureusement, quand nous aurons fait notre dernier rapport à la Chambre, il se peut que vous ne veniez plus témoigner sur ce sujet avant longtemps.

**M. Jamieson:** Vous pourrez alors aborder la question quand on discutera des prévisions budgétaires.

**Le président:** Monsieur Howe.

**M. Howe:** Je voudrais reprendre les arguments de MM. Skoberg et Thomas concernant le consommateur. Supposons qu'un conducteur trouve son véhicule défectueux, qu'il en parle à son vendeur qui n'y prête pas attention. A qui peut-il s'adresser. Il faut tout de même qu'il ait son automobile, il en a besoin, mais c'est un danger sur la grande route.

**M. Jamieson:** Encore une fois, je crois que son rapport avec le vendeur relève de la compétence provinciale ou du droit civil. Je ne sais pas jusqu'à quel point la garantie s'applique, mais probablement, s'il découvre un défaut de ce genre, il pourra faire des réclamations en vertu de la garantie. Mais de toute façon, c'est un domaine où il n'est pas possible pour le gouvernement fédéral d'intervenir car cela n'est pas dans le cadre de nos attributions.

**M. Howe:** Je me souviens...

**M. Jamieson:** Je voudrais que cela le soit.

**M. Howe:** Je me souviens de 1953 à l'époque où les automobiles étaient tellement demandées que tout le monde essayait à tout prix d'en acheter une, sans s'occuper de la sécurité. Je me souviens d'un de nos députés

## [Text]

or not lots of times. I remember one of our members in the House making a very famous speech castigating one of the motor car companies very badly for the treatment they handed out to him with regard to his complaints to them. I suppose everybody does not get to be a Member of Parliament where they have a forum in which they can make statements like he did and get away with it. I just sometimes wonder with regard to the consumer here, you say it is in the provincial field—as I was pointing out this morning with regard to warranties and one thing and another, we have a Combines Branch, that deals with unfair practice with regard to advertising and things like that. Could it be utilized in this Bill?

**Mr. Jamieson:** It would be interesting to ask my colleague, Mr. Basford, what he feels his powers might be in terms of warranties. I expect that in so far as he is concerned it is purely and simply related to the warranty as it applies to the safety of the car. On performance or something of that sort under out federal law we might be able to do something in that regard. There again I will mention it to him and see if there is anything that he can do.

**Mr. Howe:** Of course once this Bill is passed no doubt a lot of the advertising manufacturers put out will say that they have complied with the safety regulations.

**Mr. Jamieson:** We make very specific provision for that, Mr. Howe, because this was one of the things which I anticipated. You will notice that the last part of Clause 4 says:

(2) No person shall use any national safety mark except as authorized by this Act or the regulations.

In terms of using it for advertising or claims purposes, we do have the authority to make sure that they do not use it either indiscriminately or improperly. That is expressly why it was put in there, so they cannot in fact say, "Government inspected", or "Government approved."

**Mr. Howe:** This is the perfect car.

**Mr. Jamieson:** That is right.

**Mr. Howe:** Thank you, Mr. Chairman. Clause 8 agreed to.

**The Chairman:** Now we will go on to Clause 11.

## [Interpretation]

à la Chambre qui avait justement fait un discours critiquant la façon dont une des compagnies d'automobiles avait accueilli les plaintes qu'il avait à formuler. Tout le monde n'est pas député et ne peut exprimer son opinion sans crainte d'être poursuivi. Quant au client, il relève de la province dans ce domaine. Comme je le disais ce matin, au sujet de la garantie, nous avons une Direction des enquêtes sur les coalitions pour la publicité et les choses de ce genre; ne pourrait-elle intervenir dans ce domaine?

**M. Jamieson:** Ce serait intéressant de demander à mon collègue, M. Basford, ce qu'il croit être les pouvoirs du gouvernement fédéral en matière de garantie. J'imagine qu'en ce qui nous concerne, c'est purement une question de garantie quant à la sécurité de l'automobile. Pour ce qui est du rendement il se peut aussi que nous puissions prendre des dispositions législatives pertinentes. Je vais le lui mentionner, pour voir ce qu'il peut faire.

**M. Howe:** Évidemment, une fois la loi adoptée, les fabricants feront de la publicité pour dire qu'ils se conforment aux normes de sécurité.

**M. Jamieson:** Nous avons des dispositions très précises à cet égard, monsieur Howe, car c'est une des choses que j'anticipais. Et vous remarquerez que la dernière partie de l'article 4 est libellée comme suit:

2) Nul ne doit employer une marque nationale de sécurité si ce n'est dans la mesure où l'autorisent la présente loi ou les règlements.

On ne peut faire de la réclame qui n'est pas justifiée. C'est la raison de cet article d'ailleurs: les fabricants ne peuvent sans autorisation indiquer «Inspecté par le gouvernement»

**M. Howe:** Une belle voiture sera parfaite. ou «approuvé par le gouvernement».

**M. Jamieson:** Oui.

**M. Howe:** Merci, monsieur le président. L'article 8 est adopté.

**Le président:** Passons à l'article 11.

## [Texte]

**Mr. Mather:** Mr. Chairman, we did not go through Clause 9 this morning.

**The Chairman:** No, Clause 9 was carried this morning.

**Mr. Jamieson:** I will be glad to answer any questions on it if you wish though.

**Mr. Mather:** I had raised a point on that clause and I said I did not want to press it because we could take up the question with the Minister.

**The Chairman:** Go ahead, ask your question, Mr. Mather.

• 1620

**Mr. Mather:** This Clause 9 has to do with publicity or the publication of the regulations and it states:

9. A copy of each regulation or amendment to a regulation . shall be published in the *Canada Gazette*...

My point is that I hope greater publicity will be given to the regulations and changes in the regulations than merely publishing them in the *Canada Gazette*. My strong suggestion to the Minister—I am sure he is aware of what his American counterpart is doing by way of enforcing and publicizing safety regulations. They give them the greatest possible publicity.

**Mr. Jamieson:** We intend to do the same thing. The reason for this is one of economy, fairness and law; I think it is all three. We are meeting the requirement that it be published but certainly I hope that when these things are done, to the extent that we can, in terms of putting out releases such as you have been good enough to send me from time to time, that we will do the same thing. In addition I hope the news media will then pick these up and the more publicity the better. However, to make any legal requirement beyond the *Canada Gazette*, it is very difficult to know where to stop. Do you simply say every newspaper in the country and/or every radio and television station; it is very, very difficult.

**Mr. Mather:** In other words, the Clause 9 regulations are the minimum standard which you will require but in addition to that you will give active consideration to publicizing the regulations.

## [Interprétation]

**M. Mather:** Monsieur le président, nous n'avons pas étudié l'article 9.

**Le président:** Il a été adopté ce matin.

**M. Jamieson:** Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions, si vous en avez d'autres à me poser sur cet article.

**M. Mather:** J'avais soulevé une question à ce sujet, mais j'ai dit que je pourrais attendre que le Ministre soit présent.

**Le président:** Vous pouvez poser votre question maintenant, monsieur Mather.

**M. Mather:** L'article 9 a trait à la publicité et à la publication du règlement et on peut lire ce que suit:

9. Une copie de tout règlement que le gouverneur en conseil se propose d'établir ou de toute modification qu'il se propose d'apporter à un règlement...doit être publiée dans la *Gazette du Canada*...

J'ose espérer qu'on fera plus de publicité concernant ces règlements et les modifications apportées à ces règlements et qu'on ne se contentera pas de les publier dans la *Gazette du Canada*. Je propose donc au ministre,—je suis sûr qu'il est au courant de ce que fait son homologue américain en matière d'application des règlements de sécurité et de publicité à cet égard. On leur accorde le plus de publicité possible.

**Mr. Jamieson:** Nous avons l'intention de faire la même chose. A mon avis il s'agit de tenir compte des trois facteurs suivants: l'économie, la justice et la loi. Nous satisfaisons aux exigences établies en les publiant mais j'espère que, lorsque que cela sera fait dans la mesure où nous pouvons, à savoir de publier des communiqués semblables à ceux que vous m'avez envoyés de temps à autre, nous ferons la même chose. De plus, j'espère que les organes d'information les communiqueront, et plus nous aurons de publicité à cet égard, mieux cela sera: Toutefois, il est très difficile de savoir où s'arrêter si l'on exige que ces règlements soient publiés par d'autres organes que la *Gazette du Canada*. Voulez-vous dire simplement tous les journaux du pays et toutes les stations de radio et de télévision? Il est très difficile de le préciser.

**M. Mather:** En d'autres termes, l'article 9 prévoit le minimum de publicité requis, mais, en plus, vous étudierez la question de la publicité à accorder à ces règlements.

## [Text]

**Mr. Jamieson:** Not only active consideration, it is part of our whole concept to make these things as widely known as we can.

**Mr. Mather:** Thank you.

**Mr. Jamieson:** There is no problem in that regard.

On Clause 11—*Powers of inspectors*

**The Chairman:** Mr. Thomas.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman, I may get to the bottom of this yet. I still think there is a serious loop-hole in this Bill. Clause 11 (1) seems to give very broad powers to the inspector. It says he may:

...at any reasonable time enter any place...

Now that seems to be pretty broad.

**Mr. Jamieson:** That does not mean he can interfere with convertibles up lovers' lane.

**Mr. Thomas (Moncton):** No, that is right. I am glad that is specifically omitted. If you read on, the qualification is that he can only go into a place where he believes there is a motor vehicle of the class described and so on, which:

...is owned by or situated on the premises of any manufacturer, distributor or importer,...

What does that mean? Let us go back to my previous example of a vehicle manufactured in the United States, shipped direct from General Motors in the United States to a General Motors dealer in Moncton, New Brunswick. It is true that General Motors is the importer, but the vehicle is in the dealer's showroom and it is his property. Where is this inspector going to make his inspection? You have indicated that international law does not permit him to go into the American factory and make the inspection, so what I am saying is: how can he go into that dealer's showroom and make an inspection under this Bill?

**Mr. Jamieson:** I just want to read this to make sure:

...enter any place in which he reasonably believes there is any motor vehicle... and that is owned by or situated on the premises...

## [Interpretation]

**M. Jamieson:** Nous ne réfléchissons pas seulement à cette question, mais nous voulons que le règlement soit le mieux connu possible.

**M. Mather:** Merci.

**M. Jamieson:** Il n'y a aucun problème à ce sujet.

L'article 11—*Pouvoirs des inspecteurs*.

**Le président:** Monsieur Thomas.

**M. Thomas (Moncton):** Monsieur le président je vais peut-être arriver au fond du problème. Je pense que ce bill contient encore un grave échappatoire. Le paragraphe (1) de l'article 11 semble donner des pouvoirs très étendus à l'inspecteur. On dit qu'il peut:

...à tout moment raisonnable entrer dans tout lieu...

Ce pouvoir semble être très grand.

**M. Jamieson:** On ne veut pas dire qu'il peut examiner des voitures décapotables occupées par des amoureux.

**M. Thomas (Moncton):** Non, c'est exact. Je suis heureux qu'on ait pas prévu cette disposition. Si l'on poursuit la lecture, on dit qu'il ne peut entrer dans un lieu que lorsqu'il a des raisons de croire qu'il s'y trouve un véhicule automobile de la catégorie mentionnée qui:

...appartient à un fabricant, un distributeur ou un importateur ou se trouve dans l'établissement d'un fabricant, d'un distributeur ou d'un importateur,...

Qu'est-ce que cela signifie? Revenons au cas que je vous ai mentionné concernant un véhicule automobile fabriqué aux États-Unis et expédié directement de la société General Motors aux États-Unis à un concessionnaire de Moncton, au Nouveau-Brunswick. Il est vrai que la société General Motors est l'importateur, mais le véhicule automobile se trouve dans la salle de démonstration du concessionnaire et constitue sa propriété. Où l'inspecteur va-t-il faire son examen? Vous avez dit que les lois internationales ne lui permettent pas d'entrer dans les usines américaines pour fins d'inspection, et je vous demande donc qu'est-ce qui l'autorise à entrer dans la salle de démonstration de ce concessionnaire afin de procéder à un examen en vertu des dispositions du bill.

**M. Jamieson:** Je veux simplement lire ce qui suit pour m'assurer de ce fait

...entrer dans tout lieu lorsqu'il a des raisons de croire qu'il s'y trouve soit un véhicule automobile—qui appartient...ou se trouve dans l'établissement...

## [Texte]

Yes. The "owned by" applies to the vehicle not to the place.

**Mr. Thomas (Moncton):** Right, but read on Mr. Jamieson.

**Mr. Jamieson:** Yes.

**Mr. Thomas (Moncton):**

... owned by or situated on the premises of any manufacturer, ...

Obviously the General Motors dealer in Moncton is not the manufacturer—"distributor"—he is not a distributor because he is not buying vehicles for resale to other subdealers. He is buying for resale to the consumer public and he is not an importer because you have already classified the importer as being General Motors of Canada.

**Mr. Jamieson:** Yes.

**Mr. Thomas (Moncton):** Therefore, that vehicle is owned by the dealer or by the finance company and your inspector has no right to go in and inspect it.

**Mr. Jamieson:** I want to take another look at it, but I think offhand that you might have a point in terms of the wording. If the car comes directly from a United States point to a Canadian point other than the importer, what you are saying is that there is no opportunity or inspection.

**Mr. Thomas (Moncton):** You see, Mr. Jamieson, as you probably realize, the practice now since the Automotive Trade Pact, especially in the East, vehicles are shipped direct right to a dealer in a certain city.

**Mr. Jamieson:** Yes, I understand.

**Mr. Thomas (Moncton):** They do not go through any intermediary. This was all right if they go to a distributor somewhere.

**Mr. Jamieson:** Mr. Fortier will comment on the legal side of it.

1625

**Mr. Fortier:** I mentioned this morning that Clause 11 deals with three things which are related one to the other. First there is the power of inspection and then it goes on to the power of seizure and then the power of forfeiture. If we include dealers in Clause 11 it would be most unfair to them, because the

## [Interprétation]

Oui. Le mot «appartient» s'applique au véhicule et non à l'endroit.

**M. Thomas (Moncton):** Bien—mais poursuivez la lecture du paragraphe. Monsieur Jamieson.

**M. Jamieson:** Oui.

**M. Thomas:**

... qui appartient à un fabricant—ou se trouve dans l'établissement d'un fabricant...

De toute évidence, le concessionnaire de la General Motors à Moncton n'est pas le fabricant—«un distributeur», non plus, car un distributeur achète des véhicules pour les revendre à d'autres concessionnaires. Il achète des véhicules afin de les vendre aux gens et il n'est pas un importateur parce que déjà vous avez établi que la société General Motors du Canada était l'importateur.

**M. Jamieson:** Oui.

**M. Thomas (Moncton):** Par conséquent, ce véhicule est la propriété du concessionnaire ou de la société de financement, et votre inspecteur n'a pas le droit de l'examiner.

**M. Jamieson:** Je voudrais étudier de nouveau cette question, mais je crois qu'à première vue vous avez peut-être raison pour ce qui est du libellé de cet article. Si la voiture vient directement d'une société des États-Unis à un concessionnaire canadien autre que l'importateur, l'inspecteur, selon vous, ne peut faire son travail.

**M. Thomas (Moncton):** Vous vous rendez compte probablement, monsieur Jamieson, que depuis la signature de l'accord canado-américain de l'automobile, on expédie directement les véhicules à un concessionnaire d'une ville donnée.

**M. Jamieson:** Oui, je comprends.

**M. Thomas (Moncton):** On ne passe pas par un agent intermédiaire. La situation s'appliquerait si l'on passait par un distributeur.

**M. Jamieson:** M. Fortier vous donnera un commentaire concernant le point de vue légal de la question.

**M. Fortier:** J'ai dit ce matin que l'article 11 traite de trois questions qui sont rattachées les unes aux autres. Il s'agit de trois droits: l'examen, la saisie et la confiscation. Si nous incluons les concessionnaires dans l'article 11, ce ne serait pas très juste à leur égard, parce qu'ils n'ont rien à voir avec le fabricant de la

## [Text]

dealers have nothing to do with the manufacturer of the car. If we were to include dealers in Clause 11, automatically we would have to provide for the dealers in the rest of the Bill to assume the same obligation as the manufacturers or the distributors. If we make a dealer subject to seizure and forfeiture of a car on his car lot then we would make him liable to lose a car without compensation. That provision is all right in the case of a manufacturer who has the obligation to see that the car meets the standards and has the trademark affixed, but in the case of a dealer who has no such obligation we would be dealing with employees.

**Mr. Jamieson:** Nevertheless, I think Mr. Thomas has a point.

**Mr. Thomas (Moncton):** Yes, I think you missed it.

**Mr. Jamieson:** I can see that there may be some problem here in the case of cars moving directly from foreign manufacturers to dealers. If it is agreeable with you, Mr. Chairman, let us stand Clause 11 and I will check into this to see whether in fact it does meet what we are talking about or whether perhaps we can get some other form of words that would do it more properly.

**Mr. Campbell:** We do have the opportunity to inspect it at the border; indeed, we have to inspect it at the border.

**Mr. Thomas (Moncton):** I think you are still missing my main point. The fact is that these vehicles may get into a dealer's showroom before it is realized that there may be defects. If your inspector suspects a vehicle is defective, this clause is intended to give him the power to go in and inspect it. I maintain under the wording he has no power to go in and inspect it because that vehicle is not owned by any of the people described in Clause 11. It is owned by the dealer. It is not owned by the manufacturer, distributor or importer; therefore, he has no power to inspect that vehicle. The only place he could inspect the vehicle would be at the manufacturer's place of business.

**Mr. Jamieson:** Or at the border as Dr. Campbell says.

**Mr. Thomas (Moncton):** But it has crossed the border and it is in the dealer's showroom, so what can be done about it?

## [Interpretation]

voiture. Si nous voulions les inclure à l'article 11, il nous faudrait prévoir, dans les autres parties du bill, que les concessionnaires devraient assumer la même obligation que les fabricants ou les distributeurs. Si l'on assujettit le concessionnaire à la saisie et la confiscation d'une voiture dans son parc de stationnement, il pourrait donc perdre une voiture sans obtenir d'indemnité. Cette disposition s'applique dans le cas d'un fabricant qui doit voir à ce que cette voiture se conforme aux normes et possède la marque de commerce, mais, dans le cas d'un concessionnaire qui n'a pas une telle obligation, on aurait affaire à des employés.

**M. Jamieson:** De toute façon, je crois que M. Thomas a formulé une observation valable.

**M. Thomas (Moncton):** Oui, et à mon avis, vous ne l'avez pas comprise.

**M. Jamieson:** Je me rends compte qu'il y a des problèmes qui peuvent se présenter dans le cas des voitures qui passent directement d'un fabricant étranger à un concessionnaire. Si cela vous convient, monsieur le président, réservons l'article 11 et je vais vérifier cette question afin de voir si le libellé de l'article prévoit vraiment ce dont nous parlons, ou si peut-être nous pouvons choisir d'autres mots qui feraient mieux l'affaire.

**M. Campbell:** Nous pouvons examiner les voitures à la frontière; nous devons vraiment procéder à une inspection à cet endroit.

**M. Thomas (Moncton):** Je pense que vous ne comprenez pas encore le fond de mon argument. Il peut arriver que ces véhicules se trouvent dans la salle de démonstration du concessionnaire avant qu'on se rende compte qu'ils possèdent des défauts. Si votre inspecteur soupçonne qu'un véhicule est défectueux, cet article doit lui donner le pouvoir de l'examiner. En vertu du libellé de cet article, à mon avis, il ne peut faire cet examen parce que ce véhicule n'est la propriété daucune des personnes décrites dans cet article. Comme il n'appartient pas au fabricant, au distributeur ni à l'importateur, l'inspecteur n'a donc pas le pouvoir de l'examiner. Il ne pourrait le faire chez le fabricant.

**M. Jamieson:** Ou à la frontière, comme l'a dit M. Campbell.

**M. Thomas (Moncton):** Mais le véhicule a traversé la frontière et il se trouve dans la salle d'exposition du concessionnaire, que peut-on faire?

## [Texte]

**Mr. Campbell:** He cannot get it across the border until he has signed a certificate that it complies with all of the standards.

**Mr. Thomas (Moncton):** Does this Bill not apply to inherent defects which crop up after three or four months? They are not defects of operation or wear; they are defects which often crop up and the cars have to be recalled. What is the intent of this section if an inspector may at any time go in and inspect the vehicle? It must be because he suspects there is something wrong. That is why it is in there but if he cannot go into the dealer's place, he is powerless. Do you see what I mean, Mr. Fortier? What is the intent of Clause 11, (1)? Why is it in there?

**Mr. Fortier:** The Bill is aimed at the manufacturer and at the cars in the manufacturer's lot or in the plant.

**Mr. Thomas (Moncton):** What if that plant is in the United States?

**Mr. Jamieson:** The point Mr. Thomas is making—I think it may be necessary to change the formal words to some extent—is that the inspection procedures here talk about the locations and they are adequate in terms of Canadian manufacturers, but it may be that we have to put some indication in here that they will be inspected at the border or in some way clarify it to that extent; if that is not there in some other section.

**Mr. Thomas (Moncton):** They are also adequate in the case of a foreign car such as a Japanese car.

**Mr. Jamieson:** Would you like to look at the importation section on page 4 to see if it meets your point?

**Mr. Campbell:** He has to provide evidence at the time of importation that it complies with the standards.

**Mr. Thomas (Moncton):** I know. Either I am thick in the head or this...

**Mr. Pringle:** Referring to page 7, 13(1), would you advise the Committee what that particular paragraph means? It does not stipulate where he can go, it just says he can. It is my understanding, Mr. Jamieson, that under Clause 11, it states "manufacturer, distributor or importer" to avoid the possibility

## [Interprétation]

**M. Campbell:** Un fabricant ne peut faire franchir la frontière à un véhicule automobile avant de signer un certificat prouvant qu'il est conforme à toutes les normes établies.

**M. Thomas (Moncton):** Les dispositions du bill ne s'appliquent-elles pas aux défauts inhérents qui n'apparaissent qu'après trois ou quatre mois? Il ne s'agit pas des défectuosités dues à la conduite de la voiture ou de la détérioration par l'usure, mais des défauts qui apparaissent souvent après quelques mois, et il faut faire revenir les voitures à l'usine. Quel est le but de cet article si un inspecteur peut à tout moment entrer dans tout lieu afin d'examiner les véhicules? Il doit soupçonner qu'il y a quelque chose qui ne va pas. C'est pourquoi cette disposition se trouve dans la loi, mais s'il ne peut se rendre chez un concessionnaire, il n'a donc aucun pouvoir. Vous voyez ce que je veux dire, monsieur Fortier. Quel est le but du paragraphe (1) de l'article 11? Pourquoi a-t-on insérée cette disposition?

**M. Fortier:** Le bill s'applique au fabricant, ainsi qu'aux voitures qui se trouvent à l'usine ou chez le fabricant.

**M. Thomas (Moncton):** Qu'arrive-t-il si cette usine se trouve aux États-Unis?

**M. Jamieson:** Ce que M. Thomas veut dire—à mon avis il sera peut-être nécessaire de modifier le libellé dans une certaine mesure—est que les dispositions concernant l'inspection ont trait à des lieux et sont suffisantes dans le cas du fabricant canadien, mais nous devrions peut-être y inclure une disposition qui prévoit qu'on examinerait les voitures à la frontière ou éclaircir la situation en ce sens, si l'on ne traite pas de cette question dans un autre article.

**M. Thomas (Moncton):** Ces dispositions suffisent également dans le cas des voitures étrangères, notamment les voitures japonaises.

**M. Jamieson:** Voudriez-vous examiner l'article relatif à l'importation à la page 4 pour voir s'il répond à votre question?

**M. Campbell:** Le fabricant doit prouver lors de l'importation que le véhicule répond aux normes de sécurité prescrites.

**M. Thomas (Moncton):** Je sais. Je suis très lent à comprendre ou...

**M. Pringle:** Au sujet du paragraphe (1) de l'article 13 à la page 7, pourriez-vous dire au Comité ce qu'il signifie? Il ne précise pas où l'inspecteur peut se rendre, il dit simplement qu'il peut y aller. Si je comprends bien, monsieur le ministre, en vertu de l'article 11, on dit «fabricant, distributeur ou importateur».

## [Text]

of placing any obligation upon a dealer. You are trying to place all obligation on a manufacturer; that is my understanding.

- 1630

**Mr. Jamieson:** That is right.

**Mr. Pringle:** And if he goes in and seizes this under Search, Seizure and Forfeiture, then you are placing an obligation upon the dealer, which you do not want to do and with which I agree. I think we discussed that this morning. May I refer to my question regarding Clause 13. (1), page 7.

**Mr. Jamieson:** Yes.

13. (1) Whenever an inspector believes on reasonable grounds that this Act or the regulations have been violated, he may seize any motor vehicle or motor vehicle component by means of or in relation to which he reasonably believes the violation was committed.

That relates back to Clause 11, does it not? That having gone into the plant, this limits him in this regard. Therefore Clause 13 (1) does not in fact apply to dealers any more than Clause 11 does. Does that answer the question?

**Mr. Pringle:** Yes. Thank you.

**Mr. Jamieson:** In other words, Clause 11 is designed to give him the capacity to go and look for a violation and Clause 13 is the power which he has, having discovered a violation.

**The Chairman:** Mr. Thomas, would you allow Mr. Trudel a short supplementary?

**Mr. Thomas (Moncton):** All right.

**The Chairman:** Mr. Trudel.

**Mr. Trudel:** Mr. Chairman, I may have missed the point which I believe Mr. Thomas is trying to make now. It has to do with the ownership of the car at the time of the inspection. Is that the point you are trying to make?

**Mr. Thomas (Moncton):** The point I am trying to make, Mr. Trudel, is that Clause 11 (1) provides for inspection of vehicles where the inspector thinks there is a defect but it

## [Interpretation]

afin d'éviter la possibilité d'imposer cette même obligation au concessionnaire. Si je comprends bien, vous essayez d'imposer cette obligation au fabricant.

**M. Jamieson:** C'est exact.

**M. Pringle:** Si un inspecteur saisit une voiture en vertu des dispositions de la loi concernant la perquisition, la saisie et la confiscation, vous imposez une obligation au concessionnaire, ce que vous ne voulez pas faire et je suis d'accord avec vous. Nous en avons parlé ce matin. Est-ce que je peux revenir à ma question concernant le paragraphe (1) de l'article 13 de la loi à la page 7

**M. Jamieson:** Oui.

13. (1) Chaque fois qu'un inspecteur croit en se fondant sur des motifs raisonnables qu'il y a eu contravention à la présente loi ou aux règlements, il peut saisir un véhicule automobile ou une pièce de véhicule automobile lorsqu'il a des raisons de croire que la contravention a été commise au moyen de ce véhicule automobile ou de cette pièce ou à son sujet.

Cette disposition se rapporte à l'article 11 n'est-ce pas? Puisqu'il s'est rendu à l'usine, cette disposition impose des restrictions à cet égard. Par conséquent les dispositions du paragraphe (1) de l'article 13 ne s'appliquent pas plus au concessionnaire que celles de l'article 11. Est-ce que cela répond à votre question?

**M. Pringle:** Oui. Je vous remercie.

**M. Jamieson:** Autrement dit, l'article 11 vise à donner à l'inspecteur la possibilité d'aller voir s'il y a une contravention et l'article 13 a trait au pouvoir qu'il détient lorsqu'il croit qu'il y a eu une contravention.

**Le président:** Monsieur Thomas, est-ce que vous permettez à M. Trudel de vous poser une question complémentaire?

**M. Thomas (Moncton):** Certainement.

**Le président:** Monsieur Trudel.

**M. Trudel:** Monsieur le président, je n'ai peut-être pas très bien compris ce que M. Thomas essaie de vous dire. Son observation a trait au propriétaire de la voiture au moment de l'inspection. Est-ce bien ce à quoi vous voulez en venir?

**M. Thomas (Moncton):** Ce à quoi je veux en venir, monsieur Trudel, est que le paragraphe 1 de l'article 11 prévoit l'examen des véhicules lorsque l'inspecteur croit qu'il y a un

## [Texte]

qualifies his right to inspect by saying that he vehicle must be owned by a manufacturer, distributor or importer. I am making the point that a vehicle imported directly from the United States to a dealer in Canada belongs to that dealer and therefore the inspector cannot go in there and inspect the vehicle or seize it. If you could clarify this for me I would appreciate it.

**Mr. Jamieson:** That is true under the section that you mentioned, but as Dr. Campbell points out, when one looks at the importation section on page 4, Importation of Motor Vehicles, then this I think is the point at which our problem is met.

It is Clause 7(1) (b) (i):

(i) the motor vehicle and its components comply with all safety standards applicable thereto and evidence that the vehicle and its components comply with those standards has been obtained and produced in the prescribed form and manner,

this will not be let into the country unless that evidence is provided.

**Mr. Thomas (Moncton):** Except for an inherent defect.

**Mr. Jamieson:** Yes, but in the inherent effect, we are talking about the other section of the Bill. An inherent defect is one of which you were not aware at the time and one that shows up subsequent to this. That puts the responsibility on the manufacturer.

**Mr. Thomas (Moncton):** I will ask one more question and then I will desist. What, then, is the purpose of Clause 11(1)? Why do you want to give the inspector this power if he may at any reasonable time enter any place? After all, the vehicles have been inspected and they have the seal. Why would he want to go into any place and inspect a vehicle?

**Mr. Jamieson:** Not necessarily. It says:

11. (1) An inspector may at any reasonable time enter any place in which he reasonably believes there is any motor vehicle of a class for which safety standards have been prescribed...

but not necessarily that they have applied the mark to them.

## [Interprétation]

défaut, mais il précise son pouvoir en disant que le véhicule doit être la propriété d'un fabricant, d'un distributeur ou d'un importateur. Je dis tout simplement qu'un véhicule importé directement des États-Unis chez un concessionnaire au Canada est la propriété de ce concessionnaire, et par conséquent, l'inspecteur ne peut pas aller chez lui afin d'examiner ou de saisir le véhicule. Je vous serais très reconnaissant si vous pouviez éclaircir la situation.

**Mr. Jamieson:** C'est juste en vertu de l'article que vous avez mentionné, mais comme M. Campbell le signale, si l'on examine l'article portant sur l'importation, à la page 4, intitulé l'Importation des véhicules automobiles, à mon avis, cette question constitue notre problème.

Il s'agit du sous-alinéa (i) de l'alinéa (b) du paragraphe (1) de l'article 7:

(i) si le véhicule automobile et ses pièces répondent à toutes les normes de sécurité qui leur sont applicables et si la preuve que le véhicule et ses pièces répondent à ces normes a été obtenue et produite en la forme et de la manière prescrite,

le véhicule ne sera pas admis au pays à moins qu'on ait fourni cette preuve.

**Mr. Thomas (Moncton):** Sauf dans le cas d'un défaut inhérent.

**Mr. Jamieson:** Oui. Mais dans ce cas-là il s'agit de l'autre partie du bill. Un défaut inhérent est une défectuosité dont on n'était pas au courant à un moment donné et qui se manifeste par la suite. Le fabricant en est responsable.

**Mr. Thomas (Moncton):** Je poserai une autre question et ensuite je céderai ma place. Quel est le but du paragraphe (1) de l'article 11? Pourquoi voulez-vous donner à un inspecteur le pouvoir, à tout moment raisonnable, d'entrer dans tout lieu? Après tout, on a examiné les véhicules et on leur a appliqué la marque. Pourquoi l'inspecteur voudrait-il entrer dans tout lieu afin d'examiner un véhicule?

**Mr. Jamieson:** Ce n'est pas nécessairement le cas. On peut lire ce qui suit:

11(1) Un inspecteur peut, à tout moment raisonnable, entrer dans tout lieu lorsqu'il a des raisons de croire qu'il s'y trouve soit un véhicule automobile d'une catégorie pour laquelle des normes de sécurité ont été prescrites...

mais on ne dit pas nécessairement qu'on leur a apposé la marque.

## [Text]

**Mr. Thomas (Moncton):** No, but still, this car could only be in a dealer's showroom and he cannot go in there under this clause. He has no right to go there. So I would say the clause as written is useless. The inspector has absolutely no power to inspect a vehicle that has been imported direct from the United States to Canada, from a manufacturer to a dealer.

**Mr. Jamieson:** Under that section that is quite true but he has the power under the importation section to ensure at the border that in fact the car does carry the national mark.

I do not wish you to be unhappy about it and if there is some defect in the Bill, then I want to find it instead of having somebody inspect it and find it four months from now. That is why I said that we would take a look at it, but I am satisfied now, reading the two together, that Clauses 11 and 7 combined provide all that is necessary. In the case of Clause 11, it is really a matter of ensuring before the fact that the national safety mark is not going to be applied to a car that is defective. You cannot use the same procedures as we mentioned earlier in answering another questioner in terms of cars manufactured outside Canada, so that the difference in terms of cars coming into Canada is that the inspection occurs at the border point, where there has to be this certificate provided which indicates that the motor vehicle and its components do in fact comply.

To meet your third point, which has to do

## • 1635

with the inherent defect or the latent defect, that is covered under that part of the Bill which requires the manufacturer and the importer to notify each owner and each person with a residual benefit in a warranty when one of these defects comes to life. Does that perhaps solve it for you?

**Mr. Thomas (Moncton):** I will accept that.

**The Chairman:** Mr. Allmand, on Clause 7.

**Mr. Allmand:** Yes, and I wish to support Mr. Thomas. I have the very same doubts as he has and I am not convinced. I might say that I have spent most of my practice in automobiles and seizing automobiles, having worked for many of the automobile compa-

## [Interpretation]

**M. Thomas (Moncton):** Non, mais cette voiture ne peut se trouver que dans la salle de démonstration du concessionnaire, et l'inspecteur ne peut y aller en vertu de cet article. Il n'en a pas le droit. C'est pourquoi je vous dis que cet article, tel qu'il est rédigé, est tout à fait inutile. Un inspecteur ne peut absolument pas examiner un véhicule qui a passé directement d'un fabricant des États-Unis à un concessionnaire du Canada.

**M. Jamieson:** En vertu de cet article, c'est tout à fait juste, mais il peut, conformément aux dispositions portant sur l'importation, s'assurer à la frontière que la voiture porte la marque de commerce nationale.

Je ne voudrais pas que vous soyez insatisfaits à ce sujet et si ce bill contient un défaut, je veux le connaître avant qu'une personne examine le bill et découvre une faute quatre mois plus tard. C'est pourquoi j'ai dit que nous étudierions la question, mais je suis satisfait de voir après avoir lu et comparé les articles 11 et 7, que ces deux articles ensemble fournissent toutes les dispositions nécessaires. En ce qui concerne l'article 11, il s'agit vraiment de s'assurer que la marque nationale de sécurité ne sera pas apposée sur une voiture défectueuse. Comme nous l'avons dit plus tôt au sujet d'une autre question, nous ne pouvons pas employer les mêmes procédures lorsqu'il s'agit de voitures fabriquées à l'extérieur du Canada, car dans le cas des voitures importées, l'inspection se fait à la frontière où l'on doit fournir un certificat qui indique que le véhicule et les pièces du véhicule sont conformes aux dispositions des règlements établis.

Pour répondre à votre troisième question,

qui a trait au défaut inhérent ou caché qui est prévu en vertu de cette disposition du bill, qui exige que le fabricant et l'importateur envoient un avis à chacun des propriétaires et chaque personne qui jouit encore d'une garantie lorsqu'un de ces défauts se manifeste. Cette disposition résout peut-être votre problème?

**M. Thomas (Moncton):** J'accepte cette solution.

**Le président:** Je cède la parole à M. Allmand concernant l'article 7.

**M. Allmand:** Oui, et je désire appuyer M. Thomas. J'ai exactement les mêmes doutes et je ne suis pas encore convaincu à ce sujet. Je pourrais dire que je me suis spécialisé dans le domaine des automobiles et de la saisie des voitures et j'ai travaillé pour bon nombre de

## [Texte]

ties. Mr. Minister, Clause 7 says that you can ask for a certificate that the car meets the standards but there is nothing there under Clause 7 that says that the inspector can inspect. I do not see anything now. I presume you have inspectors because you think that from time to time there will be some noncompliance with your law and you want to make sure that these people know that if they put on a false certificate or a false mark there are going to be inspectors going around to check on them. Under Clause 7, although it says that the Governor in Council may, etc., require a certificate of compliance, to me there is nothing there that says that the inspector can inspect under that section, and that is why I support Mr. Thomas. It may be that that is what you have in mind but it is not clear in the wording.

In Clause 11, I can see the situation that Mr. Thomas described, where an automobile comes right across the border and goes right to the showroom or on the lot of a big dealer and there is no way that you can inspect. It is true that you might have a certificate of compliance for that vehicle, but how do you know the certificate of compliance is correct? I presume that the reason you have inspectors is to check on these things; have a sanction in case they have false certificates of compliance or something like that. I might say that I see nothing in Clause 13, the seizure part, which says that you are restricted to the manufacturer or the distributor or the importer. I am sure that a court would accept Clause 13 as it reads: that you can seize anywhere, and that does not mean that you are putting an obligation on the person from whom you seized because, as I have explained to somebody here, the Customs Act says that you can seize an automobile if, let us say, somebody has been carrying some bootlegged booze in a car. may have borrowed it from a very innocent person but the RCMP can seize that car even though the person who owns it has nothing to do with the offence at all. It may even have been stolen from him.

**Mr. Jamieson:** It happened to me once coming back from St. Pierre.

**Mr. Allmand:** Well, that is it. The point is that the federal law does give the right of seizure of automobiles even though there is no legal obligation on the person who owns the automobile. All I am saying is that maybe you could look at Clause 11.

## [Interprétation]

sociétés qui s'occupent de la vente d'automobiles. Monsieur le ministre, l'article 7 stipule que vous pouvez demander un certificat prouvant que le véhicule est conforme aux normes de sécurité prescrites mais on ne prévoit pas que l'inspecteur peut examiner le véhicule. Je ne vois rien à ce sujet dans l'article 7. Je suppose qu'il existe des inspecteurs car, vous croyez que de temps à autre, on ne s'en tiendra pas aux dispositions de la loi et vous voulez vous assurer que ces gens sachent que s'il s'accordent un certificat ou emploient une marque à faux, des inspecteurs iront vérifier. En vertu de l'article 7, même si l'on stipule que le gouverneur en conseil peut exiger un certificat, à mon avis, on ne dit pas qu'un inspecteur peut procéder à un examen et c'est pourquoi j'appuie M. Thomas. Il se peut que vous vouliez le dire, mais ce n'est pas très clair dans le libellé.

Concernant l'article 11, je comprends bien le cas décrit par M. Thomas, à savoir une automobile qui franchit la frontière et qui va directement chez un concessionnaire important et l'inspecteur ne peut d'aucune façon l'examiner. Il est juste de dire que vous pouvez détenir un certificat indiquant que ce véhicule satisfait aux normes établies. Mais comment pouvez-vous vous assurer que ce certificat est exact? Je suppose qu'il existe des inspecteurs en vue de vérifier ces questions et que vous prévoyez des peines dans le cas de faux certificats. Je pourrais ajouter que je ne vois rien dans l'article 13 concernant la saisie qui dit que vous devez vous tenir au fabricant, au distributeur ou à l'importateur. Je suis sûr qu'un tribunal accepterait l'article 13 tel qu'il est rédigé: que vous pouvez saisir un véhicule dans tout lieu et que cela ne veut pas dire que vous imposez une obligation à la personne dont le véhicule est saisi parce que, comme je l'ai déjà expliqué, la Loi sur les douanes stipule que vous pouvez saisir un véhicule automobile si une personne s'en est servie pour transporter de l'alcool frélaté. Je peux avoir emprunté cette voiture à une personne innocente mais la Gendarmerie royale peut saisir cette voiture, même si le propriétaire de la voiture n'a rien à voir avec ce délit. Cette voiture pourrait même avoir été volée.

**Mr. Jamieson:** Cette situation m'est déjà arrivée un jour lorsque je revenais de St-Pierre.

**Mr. Allmand:** Voilà la situation. La loi fédérale permet de saisir des véhicules automobiles, même si l'on n'impose pas d'obligation légale au propriétaire de la voiture. Je dis simplement que vous pourriez peut-être examiner l'article 11.

## [Text]

**Mr. Jamieson:** I agree. I think enough questions have been raised that are valid. I think Dr. Campbell is satisfied that he has everything here that he wants and needs but I do not feel that I can defend it to the Committee unless I myself know a little more just exactly what is covered. I know what the intentions are and I think I would be quite prepared to stand this until I have had an opportunity to examine it and get a little bit more in the way of background information, particularly on this point about the inspections and so on on imported cars. We will look at the seizure clause at the same time.

I think we should stand Clause 11 until we have an opportunity to do it later.

Clause 11 allowed to stand.

Clause 12 agreed to.

On Clause 13—*Seizure*

**Mr. Jamieson:** That will stand along with Clause 11.

Clause 13 allowed to stand.

• 1640

Clauses 14 to 20, inclusive, agreed to.

Clause 1 agreed to.

On Clause 2 (1)—*Definitions*

**Mr. Mather:** There are some of us in our group who are concerned I think with the fact that apparently this proposed legislation was simply a vehicle to pick up 29 points of American car safety standards. Those of us who felt that way thought that Clause 2 (1) (h) would be a good point at which to propose an amendment to spell out in some little detail some Canadian factors.

## [Interpretation]

**M. Jamieson:** Je suis d'accord. Je pense qu'on a soulevé suffisamment de questions valables. A mon avis, M. Campbell est convaincu qu'il a tous les éléments qu'il désire et dont il a besoin, mais je ne crois pas que je puisse justifier cette question devant le Comité à moins d'être moi-même mieux renseigné à ce sujet. Je connais les buts qu'on vise, et je suis prêt à réserver cette question jusqu'à ce que je puisse l'étudier et obtenir plus de renseignements à ce sujet, particulièrement concernant les inspections des voitures importées. Nous étudierons en même temps les dispositions concernant la saisie.

Je crois que nous devrions peut-être résérer l'article 11 jusqu'à ce que nous ayons l'occasion de l'examiner.

L'article 11 est réservé.

L'article 12 est adopté.

L'article 13—*Saisie*

**M. Jamieson:** Cet article est réservé comme l'article 11.

L'article 13 est réservé.

Les Articles 14 à 20 inclusivement sont adoptés.

L'Article 1 est adopté.

Passons à l'étude du paragraphe 1 de l'Article 2—*Définitions*.

**M. Mather:** Dans notre groupe, nous trouvons certaines personnes qui s'inquiètent du fait que la loi que nous voulons proposer au sujet des véhicules motorisés semblent n'avoir fait que reprendre 29 des points qui sont décrits dans les normes de sécurité applicables aux véhicules automobiles américains. Ceux qui sont de cet avis pensent que l'alinéa (h) du paragraphe (1) de l'Article 2 serait le bon endroit pour proposer un amendement qui nous permettrait de définir d'une façon un peu plus détaillée certains des facteurs qui s'appliquent au Canada.

Depuis ce temps, j'ai moi-même été un peu incertain quant au fondement de nos débats sur le projet de loi. On a dit que nous ne discutions ici que d'un simple cadre au sein duquel nous mettrions certaines normes de sécurité. Ce que je propose ici n'est peut-être pas en fait conforme au règlement, je ne suis pas certain. Pourtant tout me porte à essayer de faire cette proposition surtout après ce que le secrétaire parlementaire auprès du Ministre a déclaré à la Chambre l'automne dernier en rapport avec cette loi. Il répondait à une question que j'avais posée. Il a déclaré qu'il prierait les députés de l'Opposition de bien vouloir présenter leurs propositions au momen-

Since that time I for one have been a little confused as to the basis of our discussion of this proposed legislation. It has been said that we are discussing here simply a framework within which certain standards of safety will be placed. Whether what I propose now is actually in order or not I am not sure. I am encouraged to try to proceed with it particularly because of what the Parliamentary Secretary to the Minister said in the House last fall in connection with this legislation. He was speaking in answer to a question I had raised. He said that he would urge hon. members of the Opposition to offer their suggestions when the bill came up for Second Read-

## [Texte]

ing and he made particularly reference to this Clause 2 (1) (h) in regard to air pollution, and noise pollution and so on. So what I have done, Mr. Chairman, is propose an amendment to Clause 2 (1) (h) of Bill C-137. This is on page 2. It would add the following:

"and without restricting the generality of the foregoing, include safety standards of motor vehicle front and rear bumper construction and strength, rear window defroster equipment, antipollution exhaust controls and the flammability of interior materials of passenger cars, multipurpose passenger vehicles, trucks and buses for use in Canada."

Putting that on paper would draw attention at least to the need in my mind that we in this country put things into our regulations at the particular moment pertaining to conditions in Canada. It may not be in order for you to consider it as an amendment, but I think it is well to raise the subject matter at this time.

**Mr. Jamieson:** I am delighted to discuss the principle that you held, Mr. Mather. I think my own public utterances indicate that I support them. You were not present the other day when I made some comments in this regard pointing out that I am personally not of the view that we should include specifics in terms of the regulations. I know you say notwithstanding the generalities of the foregoing and so on. I think that the standards are going to change and that it will be extremely difficult then to change legislation. It is a much slower process. Insofar as the regulations themselves are concerned, I certainly would be very happy to see the kinds of things you have outlined there introduced as quickly as possible into the regulatory function. I do not think that it is either standard practice or even appropriate to include these in legislation itself. If I had a copy of that I could comment a little bit more. You might wish to read it again for members of the Committee.

## [Interprétation]

où ce bill viendra pour la seconde lecture et il a particulièrement fait allusion à l'alinéa h) du paragraphe (1) de l'Article 2 se rapportant à la pollution de l'air, aux effets nuisibles du bruit, etc., etc. Aussi ce que j'ai fait, monsieur le président, c'est de proposer un amendement à l'alinéa h) du paragraphe (1) de l'Article 2 du Bill C-137, vous le trouverez à la page 2. Cet amendement consisterait à ajouter ce qui suit:

«et sans restreindre la portée générale de ce qui précède, comprend les normes de sécurité concernant la construction et la résistance des pare-chocs avant et arrière des véhicules automobiles; le dispositif de dégivrage de la lunette arrière; les appareils de réduction de la pollution causée par le système d'échappement, ainsi que la résistance au feu des matériaux à l'intérieur des voitures particulières, des véhicules à passagers à fins multiples, des camions et des autobus destinés à être utilisés au Canada.»

Mettre ceci par écrit permettrait à tout au moins, je le crois, d'appeler l'attention dans ce pays sur l'utilité qu'il y aurait actuellement à intégrer aux règlements les aspects qui actuellement sont propres aux conditions particulières que nous avons au Canada. Peut-être qu'à votre avis, il n'est pas opportun d'étudier ma proposition en vue d'en faire un amendement, mais je pense qu'il est opportun de soulever cette question à l'heure actuelle.

**M. Jamieson:** Je serais très heureux de discuter de ce principe que vous avez exposé M. Mather. Je pense que les interventions que j'ai faites en public sont dans ce sens. Vous n'étiez pas là l'autre jour lorsque j'ai présenté certains commentaires à ce sujet en faisant remarquer que, personnellement, je n'étais pas en faveur d'intégrer des détails particuliers dans le règlement. Je sais que vous dites cela nonobstant les généralités qui ont été précédemment énoncées et ainsi de suite. Je sais que les normes vont changer et je sais aussi qu'il sera alors très difficile de changer la loi. Modifier la loi est un processus beaucoup plus long. En ce qui concerne les règlements mêmes, je serais réellement très heureux que l'on y intègre, dès que possible, les questions que vous avez exposées. Je ne pense pas qu'il soit de pratique courante ou même qu'il convienne de les intégrer dans la loi même. Si j'avais devant moi une copie de votre proposition, je ferais quelques commentaires un peu plus détaillés. Peut-être vous plairait-il de nous la lire à nouveau pour le bénéfice des membres du Comité.

## [Text]

**Mr. Mather:** This would amend Clause 2 (1) (h) of Bill C-137.

- 1645

**Mr. Jamieson:** Yes, I understand that part of it.

**Mr. Mather:** It reads:

"and without restricting the generality of the foregoing, include safety standards of motor vehicle front and rear bumper construction and strength, rear window defroster equipment, antipollution exhaust controls and the flammability of interior materials in passenger cars, multipurpose passenger vehicles, trucks and buses for use in Canada."

**Mr. Jamieson:** I would think you could include most of those. Certainly the antipollution exhaust controls and the flammability of interior materials are both matters which I had in mind where we use the words "impairment of health or death". In other words, this is designed to give us the ability to introduce antipollution exhaust controls and so on. This is precisely why this was put into the bill.

Insofar as the others are concerned, it is a question of whether you should just simply stop at these? Does this in fact lay an inordinate emphasis on two or three points when there are perhaps 25 or 30 that really ought to require equal emphasis? I can only say for the record that these are precisely some of the areas in which we are working in addition to many others. I am not at all sure it is appropriate to put them in a bill in this way. That is my only qualification.

**Mr. Allmand:** Mr. Chairman, I want to say that I would like to agree with the Minister because if you do put in certain things and then pass a regulation on a matter that is not in those things, you give some manufacturer or importer a hook on which to hang his argument against the legality of the regulations. Say the Minister passes a regulation on some new type of safety standard that has not been even mentioned in your list. It may be aimed at some particular importer or some manufacturer of a specialty-type car. He may

## [Interpretation]

**M. Mather:** Cette proposition amenderait l'alinéa h) du paragraphe (1) de l'Article 2 du Bill C-137.

**M. Jamieson:** Oui je comprends cette partie.

**M. Mather:** Je lis:

«et sans restreindre la portée générale de ce qui précède, comprend les normes de sécurité concernant la construction et la résistance des pare-chocs avant et arrière des véhicules automobiles; le dispositif de dégivrage de la lunette arrière; les appareils de réduction de la pollution causée par le système d'échappement, ainsi que la résistance au feu des matériaux à l'intérieur des voitures particulières, des véhicules à passagers à fins multiples, des camions et des autobus destinés à être utilisés au Canada.»

**M. Jamieson:** Je serais tenté de croire que vous pourriez inclure la plupart de ces points. Il n'y a pas de doute que les appareils de réduction de la pollution causée par le système d'échappement et la résistance au feu des matériaux à l'intérieur sont deux des questions auxquelles j'avais pensé lorsque nous avons utilisé les termes «atteintes à la santé ou la mort». En d'autres termes, cet alinéa nous permettra d'introduire des mesures de lutte contre la pollution par les gaz d'échappement et ainsi de suite. C'est justement la raison pour laquelle on a inscrit cet alinéa dans le bill.

Quant aux autres points, il s'agit de savoir si vous voulez tout simplement vous arrêter là? En fait, insistons-nous exagérément sur deux ou trois points alors qu'il y aurait lieu d'approfondir autant peut-être 25 ou 30 autres points? Je puis simplement dire pour qu'on le consigne au procès-verbal, que ces points font précisément partie des domaines que nous étudions et s'ajoutent à bien d'autres. Je ne suis pas du tout convaincu que nous devrions les consigner dans le bill. C'est la seule réserve que j'apporte.

**M. Allmand:** Monsieur le président, je suis d'accord avec M. le Ministre car si vous vous permettez d'insérer certains points et puis ensuite d'adopter un règlement sur une question qui ne se trouve pas prévu dans ces points, vous donnez alors à certains fabricants ou importateurs une excuse pour prétendre que le règlement n'est pas légal. Supposons que M. le Ministre adopte un nouveau règlement sur une nouvelle norme de sécurité qui n'est pas prévu dans votre liste, règlement qui pourrait viser un importateur ou un fabricant

## [Texte]

say that it is an ultra vires regulation and tie it up in the courts by saying: "Look, it is not listed in Section 2(1)(h)". Even though you write in that the list is not restricted it still gives him a hook to hang an argument on. I think it is better to leave it in general terms so you can introduce standards on any subject whatsoever if you see that there is a need for them.

## [Interprétation]

particulier d'une voiture de type spécial, l'importateur ou le fabricant pourrait prétendre qu'il s'agit d'un règlement antistatutaire et lier les mains du tribunal en lui disant: «Attention, ceci n'a pas été prévu à l'alinéa h) du paragraphe (1) de l'Article 2». Même si vous avez écrit que la liste n'est pas complète, l'importateur ou le fabricant aura encore un moyen de se défendre. Je pense qu'il vaut mieux tout laisser en termes très généraux afin de pouvoir, au besoin, ajouter de nouvelles normes sur n'importe quel point.

**Mr. Jamieson:** This is certainly our view. As I say, I think the record is perfectly clear, both for this afternoon's proceedings and for my comments in the House. These are among the matters on which we will be moving very quickly.

**Mr. Jamieson:** C'est certainement là notre point de vue. Comme je l'ai dit je pense que le compte rendu est parfaitement clair tant en ce qui concerne les délibérations de cet après-midi qu'en ce qui concerne les commentaires que j'ai présentés à la Chambre. Il s'agit là de questions sur lesquelles nous nous prononcerons très bientôt.

**Mr. Mather:** I tend to agree with the analysis that what I am proposing is not exactly in order with the type of legislation we are dealing with. The Minister has said already that full publicity would be given to compliance by the industry to the safety regulations and in addition there would be wide publication of any changes in the regulations beyond just the *Canada Gazette*. If I can take him to mean here that he and his department are actively going to move ahead beyond the picked up 29 American points to deal with such issues as I have brought forward, then that would satisfy me at this time.

**Mr. Mather:** J'ai tendance à croire, après l'analyse qui a été faite, que ce que je propose ne s'accorde pas entièrement avec le genre de loi que nous traitons ici. M. le Ministre a déjà précédemment déclaré que l'on donnerait toute la publicité voulue dans le cas où l'industrie se conformerait aux règlements sur la sécurité et, en outre, que tous les changements dans les règlements recevraient une vaste publicité en plus d'être cités dans la *Gazette du Canada*. Si je puis comprendre par là que M. le Ministre et son Ministère ne s'arrêteront pas aux 29 points relevés dans les règlements américains et traiteront des questions que j'ai exposées, alors je crois que je serai entièrement satisfait.

**Mr. Jamieson:** I am very grateful for that. One of the things that has received a good deal of publicity, and you have sent me some reference to it, is the air bag and so on. It might just as properly be in this list. I certainly can assure the Committee, Mr. Mather in particular, that these will be areas that will get priority attention along with many other that we have talked about.

**Mr. Jamieson:** Je vous remercie beaucoup pour ceci. L'un des points qui a reçu le plus de publicité et vous m'en avez fait part, c'est celui qui concerne la question du coussin d'air et ainsi de suite. Il pourrait certainement faire partie de la liste. Je puis assurer au Comité et à M. Mather en particulier, que ce sont là des domaines ainsi que les questions dont nous avons parlé que nous étudierons en premier.

**Mr. Mather:** That satisfies me, Mr. Chairman.

**Mr. Mather:** Ceci me satisfait entièrement Monsieur le Président.

**Mr. Howe:** A thought occurs to me, Mr. Chairman and Mr. Minister, with regard to these safety factors that are being put in and the functioning of them. Is there any onus on the dealers or on anybody to educate the mechanics and teach the mechanics how to service these? Some of them are very complicated? Those new valves that are on present cars with regard to taking some of the

**Mr. Howe:** Il m'est venu à l'esprit, monsieur le président et monsieur le Ministre, qu'en ce qui concerne les facteurs de sécurité que l'on veut intégrer et l'application que l'on en fera, ne devrait-on pas obliger les concessionnaires ou d'autres à enseigner aux mécaniciens la fonction des dispositifs de sécurité et la façon de les entretenir? Certains de ces appareils sont très compliqués. Certaines des nouvelles

## [Text]

impurities out of the air, are a very complicated thing and require a lot of service. I would maintain that half of the time they are not working properly on a lot of cars.

## [Interpretation]

soupapes qui se trouvent installées sur les voitures actuelles et qui ont pour but de retirer certaines impuretés de l'air sont des appareils très compliqués qui demandent beaucoup d'entretien. J'affirmerais que la moitié du temps ces appareils ne fonctionnent pas d'une façon appropriée sur beaucoup de voitures.

• 1650

**Mr. Jamieson:** I would have to agree with you, but again I can only fall back on the defence that this is basically a matter between a dealer and his customer, which is really a matter for provincial legislation. The only encouragement I can give is that in my conversations with the provinces they have all shown a disposition to become much more strict in these matters than they have up to now.

**M. Jamieson:** Je suis d'accord avec vous, mais à nouveau, tout ce que je puis apporter comme argument c'est de dire que fondamentalement il s'agit là d'une question qui doit être résolue entre le concessionnaire et son client, ce qui réellement est une question de législation provinciale. Je pourrais vous dire simplement pour vous encourager que dans les conversations que j'ai tenues avec les provinces, les provinces se sont toutes montrées disposées à se montrer beaucoup plus sévères que par le passé à ce sujet.

I think it came up here the other day that there has been a decision in some provinces to require annual inspection before relicensing and things of this sort. So I have not any doubt that with the impetus this will provide, plus the ongoing relationship between ourselves and the provinces, which is essential for this matter, the cumulative effect will be very good.

Il a été question, je crois—cette question a été soulevée l'autre jour—que certaines des provinces exigent une inspection annuelle avant de redonner les plaques d'immatriculation et de mettre en application d'autres mesures de ce genre. Aussi je suis bien certain que l'élan qui résultera de ces mesures ainsi que les rapports qui se poursuivent actuellement entre les provinces et nous-mêmes, et qui sont essentiels dans ce cas, produiront un très bon effet d'ensemble.

**The Chairman:** We will adjourn until after Orders of the Day tomorrow afternoon. That will give the Minister an opportunity to find a new formula agreeable to everybody.

**Le président:** Nous allons ajourner la séance jusqu'à demain après-midi après l'ordre du jour. Ceci permettra à monsieur le Ministre de trouver une nouvelle formule qui puisse convenir à tout le monde.

**Mr. Skoberg:** I think we should dispose of this motion or have an understanding whether or not we want to have any further witnesses, or whether we want to have the auto industry before us. Naturally, the purpose of the motion is to have them come so we can find out what they have done in this research and development work, which no doubt they are carrying on extensively at this particular time. As I mentioned the other day, I looked back through some of these legal affairs in 1966 and I cannot find where the industry itself to any great extent has made representation to the Committee. The Minister is suggesting now that they will include motor vehicle exhaust and impairment of health. Possibly the industry itself has done some work on this. I think it only proper that the industry make some appearance here, and we

**M. Skoberg:** Je pense que nous devrions nous décider au sujet de cette motion ou nous mettre d'accord pour savoir si nous voulons oui ou non faire comparaître d'autres témoins ou si nous voulons inviter des représentants de l'industrie de l'automobile à venir témoigner au Comité. Naturellement l'objectif de la motion est de les faire venir pour témoigner afin que nous puissions savoir ce qu'ils ont fait dans ce domaine de recherche et de perfectionnement, travail que, sans l'ombre d'un doute, ils poursuivent activement à l'heure actuelle. Comme je l'ai dit l'autre jour, j'ai repris certaines des affaires juridiques qui ont été traitées en 1966 et je ne puis rien trouver qui indique que l'industrie ait fait des observations d'une certaine importance devant le Comité. M. le Ministre donne à entendre maintenant qu'elle portera son attention sur

## [Texte]

should decide today whether or not we want them.

## [Interprétation]

les systèmes d'échappement des véhicules automobiles et la santé. Peut-être que l'industrie même a fait des études à ce sujet. Il me semble qu'il serait tout à fait dans l'ordre des choses que les représentants de l'industrie comparaissent ici et nous devrions décider aujourd'hui si nous voulons qu'ils viennent ou non.

**The Chairman:** Could we get the views of those companies after the Bill goes to the House?

**Mr. Skoberg:** Once the Bill gets out of this Committee we have all kinds of work to keep us going the rest of the year.

**Le président:** Pourrions-nous obtenir le témoignage de ces compagnies après que le bill sera rendu en Chambre?

**M. Skoberg:** Quand le bill quittera le présent Comité, nous aurons toutes sortes d'autres travaux qui nous tiendront occupés le restant de l'année.

**The Chairman:** It would take at least two or three weeks to notify those people, receive an answer, and set up a date for them to come.

**Le président:** Cela prendrait au moins deux ou trois semaines pour prévenir ces personnes, pour recevoir une réponse et pour fixer une date à laquelle elles pourraient venir.

**Mr. Skoberg:** I do not think it would take two or three weeks.

**M. Skoberg:** Je ne pense pas que cela prendrait deux ou trois semaines.

**Mr. Pringle:** Mr. Minister, have any of the automobile manufacturers referred to by Mr. Skoberg expressed any real opposition to this Bill?

**M. Pringle:** Monsieur le Ministre, est-ce que certains des fabricants d'automobiles dont a parlé M. Skoberg ont indiqué qu'ils s'opposaient réellement à ce bill?

**Mr. Jamieson:** No, quite the contrary. I have had some correspondence with them, Dr. Campbell of course is in close touch with them, and most of the major ones have agreed with the Bill and indicated their anxiety to comply with it. This is as far as it has gone, as far as I personally am concerned. We have had consultations through Dr. Campbell with them as this has progressed and they have indicated their willingness to comply. In other words, there is no objection that I know of on their part.

**M. Jamieson:** Non, bien au contraire. J'ai entretenu une certaine correspondance avec eux. M. Campbell, naturellement, est en rapport étroit avec eux et la plupart des fabricants importants sont favorables au bill et se montrent disposés à en respecter la teneur. Quant à ce qui me regarde, voilà où nous en sommes arrivés. Nous les avons consultés tout au long de cette affaire, par le truchement de M. Campbell et ils ont indiqué leur adhésion. En d'autres termes, je ne pense pas qu'ils s'y objectent daucune façon.

**Mr. Portelance:** Mr. Chairman, we went over Clause 19. We also are talking here about importer, distributor and manufacturer only, and this certainly has something to do with Clause 11. This might be the reason that Clause 11 is written that way too.

**M. Portelance:** Monsieur le président, nous avons étudié l'article 19. Nous parlons aussi ici uniquement de fabricants, de distributeurs et d'importateurs et ceci a certainement quelque chose à voir avec l'article 11. C'est peut-être la raison qui a motivé la rédaction de l'article 11.

**Mr. Jamieson:** It may have some relationship, but I think what it is simply designed to do is to provide, as it says, evidence.

**M. Jamieson:** Il peut y avoir certains rapports entre les deux, mais je crois que l'article vise simplement à indiquer, comme il le dit, comment obtenir la preuve.

19. In any prosecution for an offence under this Act, evidence that a motor vehicle bore a name or mark purporting to be the name or mark of a manufacturer, distributor or importer is, in the absence of any evidence to the contrary, proof that the motor vehicle was manufactured,...

19. Dans toute poursuite d'une infraction prévue par la présente loi, la preuve qu'un véhicule automobile portait un nom ou une marque donnés comme étant le nom ou la marque d'un fabricant, d'un distributeur ou d'un importateur est, en l'absence de toute preuve contraire, une preuve concluante que le véhicule automobile a été fabriqué....

## [Text]

In other words, if it is marked having been manufactured by the Ford Motor Company you do not have to have clear-cut evidence that that particular car was—it is enough to assume that that is the case.

**Mr. Portelance:** But these three really are the only ones responsible under the Bill.

**Mr. Jamieson:** That is right, Mr. Portelance.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

• 1655

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, getting back to this motion, I think we may as well get it out of the way completely, one way or the other. The fact remains that the auto industry did make representations in the United States before the Senate Committee hearings, the fact remains that the Minister has told this Committee, and quite justifiably so, that 29 of these points plus the one other that you suggested are really going to be in the regulations. If the auto industry is interested in the Canadian market, is interested in this Committee and an invitation to appear before us and we do not have them, then by all means we may as well dissolve the Committee system and not really have any kind of investigation into regulations and what is really in a bill, even though these regulations naturally are going to be made by Order in Council. The fact remains that surely the auto industry would like to appear before this Committee if they are interested in what we or government are going to have by way of regulations, and if they are interested in letting this Committee know what really is going on in research and development.

**The Chairman:** Excuse me, but the regulations are not in front of the Committee at the present time.

**Mr. Skoberg:** If any credible industry doing business in Canada has not the intestinal fortitude to come before this Committee to give us the benefit of their consideration and research, there is something wrong with that industry.

They have been before the Senate Committee in the United States. We realize that regulations are made by Order in Council, but the fact remains that the industry has been

## [Interpretation]

En d'autres termes, si le véhicule porte l'indication qu'il a été fabriqué par la Ford Motor Company, vous n'avez pas besoin d'apporter une preuve absolue qu'il a été fabriquée par ledit fabricant; il suffit d'assumer que tel était le cas.

**M. Portelance:** Mais en fait il n'y a que ces trois personnes, le fabricant, le distributeur ou l'importateur, qui sont tenus pour responsables en vertu du bill.

**Mr. Jamieson:** C'est vrai, M. Portelance.

**Le président:** M. Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, pour en revenir à cette motion, je pense que nous ferions tout aussi bien de nous en débarrasser complètement d'une façon ou d'une autre. Il ne reste pas moins que l'industrie de l'automobile a fait des représentations aux États-Unis lors des séances de Comité du Sénat; il n'en reste pas moins que M. le Ministre a déclaré au présent Comité et avec raison aussi que 29 de ces points, plus celui que vous avez proposé, seront réellement intégrés dans le règlement. Si l'industrie de l'automobile s'intéresse au marché canadien, s'intéresse au présent Comité, et si les représentants de l'industrie ne viennent pas témoigner après invitation devant le présent Comité, alors nous ferions tout aussi bien de déssoudre le Comité et de ne plus nous occuper de faire des enquêtes au sujet des règlements et de ce que contient un bill, même si les règlements seront édictés par décrets en Conseil. Il n'en reste pas moins que si l'industrie de l'automobile intéressée aux règlements que nous ou le gouvernement établira et que si elle veut que le présent Comité sache ce qui se passe dans le domaine de la recherche et du perfectionnement elle se fera un devoir de comparaître devant le présent Comité.

**Le président:** Je m'excuse mais le règlement n'est pas actuellement à la disposition du Comité.

**M. Skoberg:** On peut dire qu'il y aurait certainement quelque chose qui ne vas pas dans le cas d'une industrie sérieuse faisant des affaires actuellement au Canada qui ne trouverait pas le courage de comparaître devant le présent Comité pour nous faire bénéficier de leurs réflexions et lui communiquer le fruit de ses réflexions et de ses recherches.

Ils ont comparu devant le Comité du Sénat aux États-Unis. Nous reconnaissons que les règlements seront édictés par des décrets en Conseil, mais il ne reste pas moins vrai que

## [Texte]

before the Minister's Department and out of due consideration to this Committee the industry could also appear before us here to let us know what they have been doing.

No doubt they have had excellent consultations with Dr. Campbell, the Minister and the Department, but that does not include our being part of this over-all structure of Parliamentary participation. And this is what this Bill is all about. It is not good enough for industry—this is just one case—to go before the Department and put their views across if a Committee is set up to look at a particular Bill. That is the only reason that I suggest in this motion that we request them to come here. It is not a controversy or confrontation; it is just a straight case of finding out what is going on.

**The Chairman:** Mr. Allmand.

**Mr. Allmand:** Mr. Chairman, I think that we should request the auto industry to come too, but I do not think that we should request them to come on this Bill. As I understand it, when the Bill is passed the Minister is going to promulgate 29 regulations or standards, but I also understand he is going to continue the consideration of further standards that will be promulgated from time to time. I think that once we pass this Bill we should call the auto industry, either this spring or in the fall, to give us the full benefit of their research into automotive safety standards. Then we can make recommendations to the Minister saying that in addition to your 29 standards we have had hearings and we believe that perhaps we should have another ten, to wit the following, and set them out.

But everything that Mr. Skoberg says would relate to automotive standards, and they will be in the regulations. We can make recommendations to the Minister every year on new automotive standards after hearings and after listening to different witnesses and calling people, but I do not think it is necessary to do that on the Bill. However, I think we should do it and I would support every attempt to try and have the automobile companies or the research people come before the Committee. I agree with them on that point, but I do not think it is necessary right now. That is my only point.

## [Interprétation]

l'industrie a comparu devant le Ministère, et par égard pour le présent Comité, l'industrie pourrait aussi comparaître devant nous, afin de nous faire connaître ses réalisations.

Il n'y a pas de doute que l'industrie a eu des consultations enrichissantes avec M. Campbell, avec M. le Ministre et avec le Ministère, mais ceci ne nous intègre pas au processus de participation parlementaire. Et c'est tout ce dont il s'agit dans le présent bill. Ceci ne suffit pas à l'industrie. Il s'agit là d'un cas qui doit être porté au ministère et où l'industrie doit faire valoir son point de vue dans le cas où un Comité a été établi pour étudier un bill en particulier. C'est la seule raison pour laquelle j'ai préconisé l'adoption d'une motion visant à leur demander de venir ici. Il ne s'agit pas d'une controverse ou d'une confrontation, il s'agit tout simplement de trouver ce qui se passe.

**Le président:** M. Allmand.

**M. Allmand:** Monsieur le président, je pense que nous devrions demander à l'industrie de l'auto de se présenter ici, mais je ne pense pas que nous devrions lui demander de participer à l'étude du présent bill. Je crois comprendre que lorsque le bill sera adopté M. le Ministre promulguera 29 règlements ou normes, mais je crois comprendre aussi qu'il continuera à étudier de nouvelles normes qui seront promulguées de temps à autre. Je pense qu'une fois que nous aurons adopté le présent bill, nous devrons demander aux représentants de l'industrie de l'automobile, soit ce printemps soit cet automne, de nous faire profiter pleinement de leurs recherches dans le domaine des normes de sécurité pour les automobiles. Puis nous pourrons présenter des recommandations à M. le ministre en disant qu'outre les 29 normes adoptées nous avons eu par la suite des audiences qui nous ont permis de croire peut-être qu'il serait bon d'ajouter une dizaine d'autres normes, et alors nous en donnerons le détail.

Mais tout ce dont a parlé M. Skoberg se rapporterait aux normes concernant les véhicules automobiles et se trouvera dans les règlements. Nous pourrons chaque année faire des recommandations à M. le ministre au sujet de nouvelles normes concernant les véhicules automobiles après avoir eu des audiences et après avoir écouté les différents témoignages et demandé aux personnes de venir se présenter, mais je ne pense pas qu'il soit nécessaire de le faire à propos du présent bill. Toutefois, je pense que nous devons le faire et je serais en faveur de faire tous les efforts possibles pour obtenir que les

[Text]

**Mr. Skoberg:** Then why did we have any witnesses whatsoever before this Committee? People were concerned and we thought we were going to have the auto industry here as well. If it was just a case of looking at this and saying this is just standards and means nothing, then we should not have had anybody here to make representation; they should have gone directly before the Department. The only point here is what has been done in this case in the United States. We are not all that sure, are we? Mr. Nader down there still is carrying on quite an extensive campaign on what has not been done by the auto industry.

**Mr. Allmand:** You do not have to do it now. The important thing is the regulations. I think we should call Mr. Nader later, the automobile companies and so forth.

**The Chairman:** I think we should wait and find out what the regulations are going to be, and we do not know now what they are going to be.

• 1700

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman, since my name is on that motion as a seconder, I am not as sure of the necessity of it now as I was previously.

I would like to ask the Minister one question. If this Bill is passed in its present form and enacted, giving you enabling legislation to bring in these regulations, will this Committee then have any power to make or suggest to you changes in those regulations.

In other words, even if we brought somebody in and said that these regulations should be such and such, what recourse would we have to you or to anyone else.

**Mr. Jamieson:** I can only say in answer that I am very much in favour of maintaining as many open forums on the matter of auto safety as possible. While I would not be obliged under the Bill to change regulations in the face of recommendations, let us say, of the Transport Committee or of any other

[Interpretation]

compagnies d'automobiles ou les personnes qui s'occupent de la recherche se présentent devant le Comité. Je suis d'accord à ce sujet, mais je ne pense pas qu'il soit nécessaire de le faire tout de suite. C'est la seule remarque que je voulais faire.

**M. Skoberg:** Alors pourquoi des témoins se sont-ils présentés devant le présent Comité? Les gens étaient intéressés et nous pensions que des représentants de l'industrie de l'automobile seraient ici aussi. S'il s'agissait simplement jeter un coup d'œil sur l'affaire et de dire qu'il ne s'agit que de normes qui ne signifient rien, alors nous n'avions besoin de personne ici pour formuler des représentations. Ces personnes auraient mieux fait de se rendre directement devant le Ministère. La seule question qui se pose ici c'est de savoir ce qui a été fait aux États-Unis et à ce sujet nous ne sommes pas du tout sûrs de ce qui a été fait. M. Nader continue toujours aux États-Unis à mener une grande campagne au sujet de ce que n'a pas accompli l'industrie de l'automobile.

**M. Allmand:** Vous n'êtes pas obligés de le faire à l'heure actuelle. Ce qui est important ce sont les règlements. Je pense que nous devrions faire appel à M. Nader plus tard ainsi qu'aux compagnies d'automobiles et ainsi de suite.

**Le président:** Je pense que nous devrions attendre et essayer de découvrir ce que seront ces règlements, car nous ne savons pas encore à l'heure actuelle ce qu'ils seront.

**Mr. Thomas (Moncton):** Monsieur le président, j'ai appuyé la motion, mais permettez-moi de vous dire que je ne suis plus aussi certain de sa nécessité. Si le présent bill est adopté dans sa forme actuelle et appliqué, il vous autorisera à édicter les règlements. Est-ce que le Comité aura le pouvoir de faire ou de vous conseiller d'apporter des changements à ces règlements?

En d'autres termes, si nous faisions venir quelqu'un et que nous disions que ces règlements doivent être les suivants et ainsi de suite. Quel recours pourrions-nous avoir contre vous ou contre toute autre personne?

**Mr. Jamieson:** Tout ce que je puis dire en réponse à ceci c'est que je suis tout à fait en faveur d'avoir le plus de discussions publiques possibles, sur la question de la sécurité dans le domaine de l'automobile. Bien qu'aux termes du bill rien ne m'obligerait à modifier les règlements à la suite des recommanda-

## [Texte]

group for that matter, I think it would be very salutary to at least have the regulations outlined to the Committee and to hear their views on them. I think this would make a good deal of sense. I sympathize in principle with the ideas that Mr. Skoberg and others have put forward and I would be quite prepared in the case of the regulations to say: 'Well, we will make them a matter of referral to the Transport Committee'. There also will have to be other comments on them by other interested parties as provided for in the Bill. If, as I am sure will be possible in some form, we carry out Mr. Mather's references to an annual report, there then will be an opportunity as well for the Committee to look at the annual report and, in fact, examine it in a sense after the fact to see how the Bill is working.

I do not think there is any shortage of referral points to this Committee, if the Committee so wishes. I would think, too, in terms of the regulations themselves that perhaps the auto companies would not let them all go by without some kind of public reference to them. I do not know, but I cannot imagine it. I think one of the problems—and this is an entirely gratuitous comment on my part because the Committee is its own master and can do what it wishes—is inviting witnesses on the Bill is where do you draw the line? In other words, you have potentially several dozen perhaps even hundreds of manufacturers of components and various things of this kind. Nevertheless I think there ought to be some way in which the principal manufacturers have an opportunity, and take it, to make their views known in public.

**Mr. Thomas (Moncton):** You will probably pay as much attention to our recommendations then as you will now.

**Mr. Jamieson:** I think I have shown myself to be co-operative, at least as far as the Bill is concerned. In so far as the regulations are concerned, particularly since they are the first batch and a lot involved in them, I think it would be entirely appropriate to refer them to the Committee, and I would certainly have no hesitation in undertaking to do so.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, I am going to move that this motion be lifted from the table at this time.

**The Chairman:** Is everybody agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

## [Interprétation]

tions, disons, du Comité des Transports ou de tout autre groupe, je pense qu'il serait très utile d'exposer au moins ces règlements au Comité et d'entendre son avis à leur sujet. Je pense que tout ceci est fort logique. Je suis favorable en principe aux idées qu'ont exprimées M. Skoberg et d'autres et je serais disposé à dire au sujet des règlements: « Eh bien nous allons les renvoyer au Comité des Transports ». Comme le prévoit le bill, il faudra que d'autres partis intéressés à la question présentent d'autres commentaires à leur sujet. Si—je suis sûr que la chose sera possible d'une certaine façon—nous adoptons l'idée de M. Mather au sujet d'un rapport annuel, le Comité aura, par le fait même, l'occasion d'examiner le rapport annuel et de vérifier, par voie de conséquence, l'application de la loi.

Je ne pense pas que le Comité manquera d'occasions de se mettre au courant de la situation s'il le veut bien. Je croirais aussi qu'en ce qui concerne les règlements mêmes les compagnies fabriquant des automobiles les laisseront passer sans faire une certaine publicité. Je n'en sais rien mais je ne pense pas qu'il puisse en être autrement. Et je pense que l'un des problèmes—et ceci est un commentaire tout à fait gratuit de ma part, puisque le Comité est libre de faire ce qu'il veut—au sujet des invitations à comparaître pour l'étude du présent bill est de savoir exactement jusqu'où on peut aller? En d'autres termes, il faut se souvenir qu'il y a plusieurs douzaines, peut-être même plusieurs centaines de fabricants de pièces détachées et de différents objets de ce genre. Toutefois, je crois qu'il doit y avoir moyen de donner l'occasion aux principaux fabricants d'exprimer leurs avis en public.

**M. Thomas (Moncton):** Probablement que vous ferez aussi attention à nos recommandations alors que vous le faites à présent.

**M. Jamieson:** Je pense que je me suis montré assez coopératif au moins en ce qui concerne le bill. En ce qui concerne les règlements, comme ce sont les premiers et qu'ils impliquent bien des questions, je pense qu'il serait tout à fait approprié de les renvoyer au Comité et je n'aurais certainement aucune hésitation à le faire.

**Le président:** M. Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, je vais proposer que cette motion soit retirée pour le moment.

**Le président:** Toute le monde est-il d'accord?

**Des voix:** D'accord.

## [Text]

**Mr. Skoberg:** I will not repeat anything here, but I would like to say that all the motion asked for was that the main, the big four, auto people appear before this Committee to explain their position in so far as Bill C-137 is concerned and, in particular, their position on the effectiveness of the current application of the proposed motor vehicles safety standards, the regulations of the Bill, and what further continuing study of vehicle design safety is being carried out by the auto industry. It is not a confrontation type of thing...

**Mr. Jamieson:** No, no, I understand.

**Mr. Skoberg:** ...at all. It was just to see what they were doing in regard to the application of the 29 standards imported from the United States that we have before us, that you have told us you have.

**Mr. Jamieson:** These regulations will be put before you, so perhaps that might be an appropriate occasion...

**The Chairman:** To call the manufacturers to come over to discuss this thing. Do you agree, Mr. Skoberg?

• 1705

**Mr. Skoberg:** Agreed. I lifted the motion.

**The Chairman:** I know, but would you agree to their being called later.

**Mr. Skoberg:** No, no, that is why I lifted the motion. We want to get rid of it, one way or another.

**An hon. Member:** We called for the question, Mr. Chairman. We would like to vote on it.

**The Chairman:** We will leave clause 2 together with Clauses 11 and 13 for tomorrow afternoon after Orders of the Day.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, the reason I lifted it from the table to have a vote on it—Mr. Mather had called for the vote—was to get rid of it.

**An hon. Member:** We thought we should settle it now one way or...

**Mr. Skoberg:** Either we are going to invite them or request them to be here, or we are not going to. That is all the motion says. It requests them to be here.

## [Interpretation]

**M. Skoberg:** Je ne voudrais rien répéter ici de ce qui a été dit mais j'aimerais faire remarquer que tout ce que demandait la motion c'était que les quatre grands de l'industrie de l'automobile comparaissent devant le Comité afin d'expliquer leur position en ce qui concerne le Bill C-137 et, en particulier, ce qu'ils pensent de l'efficacité de l'application en cours des normes de sécurité sur les véhicules automobiles, et de l'efficacité des règlements découlant du bill, et de nous exposer les études qu'ils continuent de faire en vue d'accroître la sécurité des véhicules. Il ne s'agit pas là d'une confrontation.

**M. Jamieson:** Non non, je comprends.

**M. Skoberg:** Il s'agissait simplement de savoir ce qu'ils faisaient dans le cas des 29 normes importées des États-Unis qui sont là devant nous et que vous avez déclaré que vous aviez.

**M. Jamieson:** Ces règlements vous seront présentés, aussi je pense que nous avons là l'occasion tout à fait appropriée...

**Le président:** ...d'inviter les fabricants de venir ici pour discuter la questions. Êtes-vous d'accord, M. Skoberg?

**M. Skoberg:** D'accord. J'ai retiré la motion.

**Le président:** Je le sais mais êtes-vous d'accord pour qu'on les appelle plus tard.

**M. Skoberg:** Non non, c'est pourquoi j'avais retiré la motion. Nous voulons nous en débarrasser d'une façon ou d'une autre.

**Une voix:** Nous avons demandé à ce qu'on se prononce sur la question, monsieur le président. Nous aimerais voter à son sujet.

**Le président:** Nous allons laisser l'Article 2 ainsi que les Articles 11 et 13 pour que nous en discutions demain après-midi après l'ordre du jour.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, la raison pour laquelle je l'ai fait retirer au moment où on voulait la voter,—M. Mather avait demandé que l'on vote,—c'était pour nous en débarrasser.

**Une voix:** Nous avions pensé que nous devions prendre une décision à ce sujet d'une façon ou...

**M. Skoberg:** Ou bien nous allons les inviter à venir ou bien nous n'allons pas le faire. Voilà tout ce que la motion dit. La motion demande qu'ils viennent ici.

## [Texte]

**The Chairman:** You are asking for a vote on that? On what?

**Mr. Skoberg:** On my motion.

**An hon. Member:** He is putting a motion.

**The Chairman:** Oh, you are putting your motion. I think, Mr. Skoberg, your motion is out of order to start with because we do not have anything to discuss.

**Mr. Skoberg:** Mr Chairman, if the motion is out of order to start with, it should not have been tabled the other day.

**The Chairman:** I asked you to stand your motion for awhile.

**Mr. Horner:** Mr. Chairman, on a point of order. We have a Bill before us; we are discussing the Bill. It is logical to assume that the passing of the Bill will bring about regulations. It is logical to assume that. It is also logical to assume that the Committee would be interested in what regulations are brought about and how those regulations would affect the automotive industry. While I realize that it is a *fait accompli* in the sense of putting the motion, I still think that the motion is very much in order. This Committee can at any particular time—committees of the House of Commons have the power to call and hear witnesses—call and hear whatever witnesses we like. Whether it be automotive manufacturers or whether it be some other club or group of people, we can ask that they be called. The Committee in its best wisdom can decide to hear or not to hear whatever witnesses any member of the Committee may want. I sincerely suggest to you that the motion is absolutely in order. What the Committee does with it is solely up to the Committee, but the motion is in order.

**The Chairman:** Mr. Allmand.

**Mr. Allmand:** Mr. Chairman, I think I would agree with Mr. Horner that the motion is in order. However, I will vote against it because I think if we are going to have value from these big automobile companies it is better to say: "Look, boys, here are the regulations, what do you think about them." The Minister said that he would not mind referring the regulations to us and I would rather call these automobile companies and say: "Here are the flesh and bones of the damn regulations." I am going to vote against the

## [Interprétation]

**Le président:** Vous nous demandez que l'on vote à ce sujet? Au sujet de quoi?

**M. Skoberg:** Au sujet de ma motion.

**Une voix:** Il met aux voix une motion.

**Le président:** Ah! vous mettez aux voix votre motion. Je pense, monsieur Skoberg, que votre motion n'est pas conforme au règlement pour commencer. Car nous n'avons aucun sujet d'étude ici.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, si la motion n'est pas conforme au règlement, elle n'aurait pas dû être déposée l'autre jour.

**Le président:** Je vous ai demandé de réserver votre motion pour quelque temps.

**M. Horner:** Monsieur le président, j'en appelle au règlement. Nous avons devant nous un bill; nous le discutons. Il est logique que nous pensions qu'en adoptant ce bill il s'en suivra des règlements. C'est une hypothèse très logique. Il semble aussi logique de supposer que le présent Comité est intéressé à la question de savoir quels seront ces règlements et en quoi ils toucheront l'industrie de l'automobile. Bien que je me rende compte qu'il s'agisse là «d'un fait accompli» en ce qui concerne la mise aux voix de la motion, je crois cependant que la motion est conforme au règlement. Le Comité peut à tout moment—les comités de la Chambre des communes ont le pouvoir de demander et d'entendre des témoins—demander et entendre tout témoin qu'il lui plaira de demander, qu'il s'agisse de fabricants d'automobiles ou de tout autre groupe de personnes. Nous pouvons demander qu'on les appelle. Le Comité, au mieux de son jugement, peut décider d'entendre ou de ne pas entendre tout témoin qu'un membre du Comité veut inviter. Je crois très sincèrement que cette motion est tout à fait conforme au règlement. Le Comité en fera ce qu'il voudra, mais la motion est conforme au règlement.

**Le président:** M. Allmand.

**M. Allmand:** Monsieur le président, je pense comme M. Horner que la présente motion est conforme au règlement. Toutefois je voterai contre parce que je pense que si nous voulons obtenir quelque chose de valable de la part des grands constructeurs d'automobiles, il est préférable de leur dire: «Attention les amis, voici les règlements, qu'est-ce que vous en pensez?» Comme le ministre a déclaré qu'il n'hésiterait pas à nous renvoyer les règlements, je préférerais appeler les fabricants d'automobiles et leur dire:

[Text]

resolution now, but I will make another one later to call them.

[Interpretation]

«Voici en quoi sont faits ces fameux règlements». Je vais voter contre la résolution maintenant, mais j'en présenterai une autre plus tard en vue de les appeler.

**Mr. Horner:** I was not debating the strengthening of the motion, I was debating whether or not it was in order.

**M. Horner:** Je ne préconisais pas de consoler la motion, je voulais seulement savoir si elle était conforme au règlement.

**Mr. Allmand:** I think it is in order.

**M. Allmand:** Je pense qu'elle est conforme au règlement.

**Mr. Horner:** It is in order.

**M. Horner:** Elle est conforme au règlement.

**The Chairman:** Mr. Rock.

**Mr. Rock:** Yes. I will be voting against that motion. I think after speaking to the Minister and after having asked him questions earlier today, that he has given us ample assurance that we will be able to go through these regulations and also call these witnesses. Therefore, I do not see why we should do this now. There is another thing. I would like to know what this procedure of lifting off the table is because I have never heard of it before.

**M. Rock:** Je vais voter contre la motion. Après avoir parlé à M. le Ministre et lui avoir posé certaines questions au début de la journée, je pense qu'il nous a assuré que nous serions en mesure d'adopter les règlements et aussi de faire appeler des témoins. Aussi je ne vois pas pourquoi nous ferions ceci maintenant. Autre chose. J'aimerais bien connaître aussi la procédure à suivre pour retirer une motion qui a été déposée, car je n'en ai jamais entendu parler auparavant.

**Mr. Skoberg:** I am utterly amazed that anyone who has been in Parliament as long as you does not realize that you have to move a motion to lift from the table a motion that had been tabled awhile ago.

**M. Skoberg:** Je suis confondu devant le fait que quelqu'un comme vous qui est au parlement depuis si longtemps ne sache pas que vous devez proposer une motion pour retirer une motion déjà déposée.

**Mr. Jamieson:** What it really means is that you steal a document when nobody is looking.

**M. Jamieson:** Ce que cela veut vraiment dire c'est que vous volez un document à l'insu de tous.

**Mr. Mather:** Mr. Chairman, on this point of order, it is my contention that having accepted the motion, as far as tabling it the other day, the motion can hardly now be said to be out of order when it is untabled, and I think the wish of the Committee would be to have a vote and simply dispose of the motion one way or the other.

**M. Mather:** Monsieur le président, j'en appelle au règlement, je prétends qu'ayant accepté de déposer la motion l'autre jour, on peut difficilement dire maintenant qu'elle n'est pas conforme au règlement après son retrait. Je pense que le Comité désirerait aller aux voix et disposer de la motion d'une façon ou d'une autre.

**The Chairman:** I understood when Mr. Skoberg asked me to lift his motion out of the table, it was out. That is my understanding. I do not know if my understanding is wrong, but that is what I heard. Mr. Portelance.

**Le président:** J'avais compris, lorsque M. Skoberg m'a demandé de retirer sa motion, qu'elle était disparue. C'est la façon dont je voyais les choses. Je ne sais pas si j'ai raison mais c'est ce que j'ai entendu. M. Portelance.

**Mr. Portelance:** We are supposed to meet here tomorrow afternoon anyway; and I do not see why the steering committee could not argue that matter out.

**M. Portelance:** Nous sommes sensés nous réunir à nouveau ici demain après-midi de toute façon et je ne vois pas pourquoi le Comité de direction ne pourrait résoudre cette question.

**The Chairman:** Are you still on the same point of order?

**Le président:** Parlez-vous toujours du même rappel au règlement?

**Mr. Portelance:** It is on the same point of order, unless Mr. Skoberg would like to meet with the steering committee and you may

**M. Portelance:** Il s'agit toujours de la même question du règlement, à moins que M. Skoberg ne veuille se présenter devant le Comité

## [Texte]

come to an understanding, and we will just work on the bill tomorrow.

**The Chairman:** I do not want the Committee to feel that I have something against bringing those manufacturers here to be heard. But I think we should wait until we know what is in the bill. And I think the regulations...

**Mr. Horner:** We know the 29 standards.

**The Chairman:** I have no objection. I will put the bill to the vote.

**Some hon. Members:** Question.

**The Chairman:** Those in favour of Mr. Skoberg's motion, please rise.

The motion is defeated.

The Committee is adjourned until tomorrow afternoon after the Orders of the Day, at 3.30.

Wednesday, March 4, 1970

1539

**The Chairman:** Gentlemen, I see a quorum. We still have three items that were not accepted yesterday and for which we have some amendments. Did everyone get a copy of the amendments? The Clerk will pass them around.

The first will be on Clause 11. It also relates to Clause 13. I will ask Mr. Fortier to read the new clause.

**Mr. Jamieson:** If you wish, I will make some comments on it when you have finished.

On clause 11—Powers of inspectors

1540

**Mr. Jacques Fortier (Legal Counsel):** In order to provide for the inspectors to have the right to search the premises of dealers of imported vehicles, we would be prepared to make the following amendment to Clause 1(1).

11.(1) An inspector may at any reasonable time enter any place in which he reasonably believes there is any motor vehicle of a class for which safety standards have been prescribed under section 4 or 7 and that is owned by or situated on the premises of any manufacturer, distributor, importer, or consignee of imported

21730—7½

## [Interprétation]

de direction et vous pourrez peut-être en venir à un accord. Nous étudierons simplement le bill demain.

**Le président:** Je ne voudrais pas que le Comité s'imagine que je m'oppose à inviter les fabricants à venir témoigner, mais je pense que nous devrions attendre pour savoir ce qu'il y a dans ce bill. Et je pense que les règlements...

**M. Horner:** Oui nous le savons, il y a 29 normes.

**Le président:** Je ne m'y oppose pas. Je vais mettre le bill aux voix.

**Quelques voix:** Aux voix.

**Le président:** Ceux qui sont en faveur de la motion présentée par M. Skoberg, veuillez lever la main.

La motion est rejetée.

Le Comité s'ajourne jusqu'à demain après-midi, après l'ordre du jour, à 3 h 30.

Le mercredi 4 mars 1970.

**Le président:** Messieurs, nous faisons quorum. Il nous reste toujours trois articles qui n'ont pas été adoptés hier au sujet desquels nous avons quelques amendements. Avez-vous tous un exemplaire des amendements? Le greffier va les distribuer.

Le premier amendement portera sur l'article 11. Il se reporte aussi à l'article 13. Je demanderai à M. Fortier de bien vouloir nous lire le nouvel article.

**Mr. Jamieson:** Si vous me le permettez, je ferai ensuite quelques commentaires.

L'article 11—Pouvoirs des inspecteurs.

**M. Fortier (Conseiller juridique):** Pour donner aux inspecteurs le droit de visiter les locaux des concessionnaires de véhicules importés, nous sommes prêts à apporter l'amendement suivant au paragraphe (1) de l'article 11.

11.(1) Un inspecteur peut, à tout moment raisonnable, entrer dans tout lieu lorsqu'il a des raisons de croire qu'il s'y trouve soit un véhicule automobile d'une catégorie pour laquelle des normes de sécurité ont été prescrites en vertu de l'article 4 ou de l'article 7 et qui appartient à un fabricant, distributeur, import-

## [Text]

vehicles, or any motor vehicle component that is to be used in the manufacture of a motor vehicle of such a class, ..

We have added the reference to a consignee of imported vehicles.

**Mr. Jamieson:** I think that this meets the point that was raised by Mr. Thomas yesterday. We looked at it last night and came to the conclusion that it probably would be as well. There was validity in the point that was raised by Mr. Thomas and by other members of the Committee. This would in fact give us the necessary authority to inspect on the dealer's premises rather than leaving it as it was before.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman and Mr. Minister, will we then need an interpretation in Clause 2 of what "consignee" means? Do you think there will be reason to have included exactly who we are referring to by the term "consignee".

**Mr. Jamieson:** I would not think so. I mean a consignee is what it says. It is a person to whom the vehicle is consigned so that in other words whether he is an importer or a consignee in individual terms this could be done. Is this right, Mr. Fortier?

**Mr. Fortier:** That is right. It is the person to whom the manufacturer in the same country consigns the equipment.

**Mr. Skoberg:** This is just the point. I notice that we have all the other definitions in the interpretation in Clause 2 of distributor, importer, inspector, et cetera, I am wondering whether what has been suggested here should not be included.

**Mr. Jamieson:** You mean we could add a definition of consignee to the explanatory clause. Is that what you want?

**Mr. Fortier:** It could be done but I would suggest that may not be necessary because a consignee is a well known term and has a well defined application in the trade.

**The Chairman:** Mr. Breau.

**Mr. Breau:** Maybe Mr. Fortier could clarify this. What if the vehicle is not on consignment? What if it has been sold to the dealer?

## [Interpretation]

tateur ou consignataire de véhicule importés ou se trouve dans l'établissement d'un tel fabricant, distributeur importateur ou consignataire, soit une pièce de véhicule automobile qui doit être utilisée dans la fabrication d'un véhicule automobile d'une telle catégorie.

Nous avons ajouté «consignataire de véhicule importés».

**Mr. Jamieson:** Cela répond à l'objection soulevée hier par M. Thomas. Nous avons étudié l'amendement hier soir et nous en sommes arrivés à la conclusion, que l'objection soulevée par M. Thomas et d'autres membres du Comité était valable, que l'amendement nous donnerait l'autorisation d'inspecter les installations du concessionnaire contrairement à ce qui se passait avant.

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Il nous faudra ajouter l'interprétation de l'expression «consignataire» à l'article (2). Est-ce qu'il ne serait pas bon de définir et d'inclure dans la loi ce qu'on entend exactement par «consignataire»?

**Mr. Jamieson:** Ce n'est pas nécessaire. Par définition, le consignataire est une personne à qui le véhicule est envoyé en consignation qu'elle soit un importateur ou un consignataire. La voiture lui est remise. C'est juste monsieur Fortier?

**Mr. Fortier:** Oui, c'est la personne à qui est remis l'équipement que le fabricant d'un même pays lui envoie.

**Mr. Skoberg:** Justement, nous avons toutes les autres définitions à l'article 2: distributeur, importateur, inspecteur etc. Je me suis donc demandé s'il ne serait pas bon d'inclure la définition de consignataire.

**Mr. Jamieson:** Alors, on ajouterait la définition de «consignataire». C'est bien ce que vous voulez?

**Mr. Fortier:** On pourrait l'ajouter, mais ce n'est peut-être pas nécessaire parce que le sens du mot «consignataire» est très bien connu et très bien défini dans le commerce.

**Le président:** Monsieur Breau.

**Mr. Breau:** Monsieur le président, M. Fortier ne pourrait-il pas préciser davantage? Que dire si le véhicule automobile n'a pas été remis en consignation? S'il a été vendu au marchand?

[Texte]

**Mr. Jamieson:** It still would not make any difference. A consignee is either some one to whom it is consigned or to whom it is sold, or distributor, or an importer. I think that the three in concert accomplish what we are looking for.

**Mr. Breau:** To whom it is sold, all right.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman, Mr. Minister, and gentlemen, that certainly satisfies the point that I was making. In my own mind, it now justifies the long protest I was putting up. To me that seemed to be a serious loophole in the regulations which might come back to haunt us later.

**Mr. Jamieson:** That is what committees are for and I hope that is what ministers are for, to recognize good suggestions when they are made and to implement them no matter what corner they come from. I think it does strengthen the bill.

**The Chairman:** Are there any other questions, gentlemen.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, I wonder if the Minister has any objection to putting the definition in. I am sure that "consignee" for some people has a different meaning from owner. This is what Mr. Breau is thinking about.

**Mr. Jamieson:** Mr. Skoberg, I think we would have to talk it over with the Department of Justice. We have to be guided by their wording and so on. It is their opinion and it is Mr. Fortier's opinion that it is not necessary. I think probably the only objection that would be raised is the one which is raised so frequently—consistency in statutes is important too. I am sure that there are a very large number of acts in which there is no definition of "consignee". It is not a point in which I have any strong feelings.

**Mr. Skoberg:** Could we leave it that you will take it under advisement if you see necessary that we know what the definition is supposed to mean?

**Mr. Jamieson:** Yes, and before it comes back into the House we will take a look. If it is consistent we will do it.

1545

**Mr. Skoberg:** Fine. Thank you.

**Mr. Jamieson:** The second one is relative to this first one.

[Interprétation]

**M. Jamieson:** Je n'y vois pas de différence. Un consignataire est une personne à qui l'on a confié un véhicule automobile ou à qui on l'a vendu ou encore, c'est un distributeur ou un importateur. Les trois termes répondent à cette définition.

**M. Breau:** C'est une personne à qui l'on vend le véhicule. D'accord.

**M. Thomas (Moncton):** Monsieur le président, monsieur le Ministre, messieurs, cette précision appuie ce que je soulevais et justifie l'objection que j'avais formulée à l'égard du règlement. Il me semblait que c'était un échappatoire qui aurait pu venir nous hanter plus tard.

**M. Jamieson:** Quelle est la raison d'être des comités et des ministres si ce n'est d'accueillir et de mettre à exécution les propositions qui nous viennent de tous les coins du pays et dont le but est de donner plus de force au projet de loi?

**Le président:** Avez-vous d'autres questions?

**M. Skoberg:** Le ministre s'opposerait-il à ce que l'on définisse «consignataire»? Je suis persuadé que pour certaines personnes le mot «consignataire» n'a pas le même sens que le mot «propriétaire».

**M. Jamieson:** Je pense monsieur Skoberg, qu'il faudrait consulter le ministère de la Justice. Il faut se laisser guider par le libellé qu'il emploie. Selon l'avis du ministère ainsi que celui de M. Fortier, il n'est pas essentiel d'en faire une définition. On peut y apporter une seule objection et c'est celle de l'uniformité dans les statuts. Celle-ci est très importante. Il y a un assez grand nombre de lois, j'en suis persuadé, où l'on ne définit pas le terme «consignataire». Enfin, ce n'est pas un point sur lequel j'insiste.

**M. Skoberg:** Alors, vous allez demander conseil et si vous jugez bon de nous éclairer sur la définition, elle sera incluse dans la loi?

**M. Jamieson:** Avant que le bill revienne devant la Chambre, nous y jetterons un coup d'œil. Si nous ne péchons pas contre l'uniformité, nous inclurons la définition.

**M. Skoberg:** D'accord. Je vous remercie.

**M. Jamieson:** Le deuxième amendement a trait au premier.

## [Text]

**The Chairman:** Mr. Minister, I think I will ask someone to move this amendment.

**Mr. Turner (London East):** I so move.

Clause 11 as amended agreed to.

On clause 13—Seizure

**Mr. Jamieson:** This one is simply to put it on all fours with Clause 11. Mr. Fortier.

**Mr. Fortier:** Clause 13(1) would be amended to read as follows.

13.(1) Whenever an inspector believes on reasonable grounds that this Act or the regulations have been violated, he may seize any motor vehicle or motor vehicle component described in subsection (1) of section 11 by means of or in relation to which he reasonably believes the violation was committed.

That would confirm that the right of seizure would extend to cars on the premises of a consignee of imported vehicles.

**The Chairman:** Would you like to comment on that, Mr. Minister.

**Mr. Jamieson:** This is done to put it in line with Clause 11 under the change.

**The Chairman:** Mr. Thomas.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman, you have anticipated me again. I had an amendment prepared which is exactly the wording of what you have offered here. I do not believe Clause 13 in its previous reading was related to Clause 11 at all. It gave an inspector power to seize a vehicle anywhere. He could seize a private vehicle. I was going to suggest an amendment which would tie it in with Clause 11(1). I am quite happy you have done this.

**The Chairman:** Are there any other questions, gentlemen?

**Mr. Pringle:** I move Clause 13 as amended be agreed to.

Clause 13 as amended agreed to.

**The Chairman:** We come now to the new Clause 20.

**Mr. Jamieson:** Perhaps I could say a word on this, if I may, Mr. Chairman? This has to do with the matter which Mr. Mather raised yesterday on the matter of reporting. We have gone over this very carefully. As I said

## [Interpretation]

**Le président:** Monsieur le ministre, je vais demander à quelqu'un de proposer cet amendement.

**M. Turner (London Est):** Je le propose.

L'article 11 modifié est adopté.

Passons à l'article 13—Saisie.

**M. Jamieson:** Il s'agit simplement de le rendre conforme à l'article 11. Monsieur Fortier.

**M. Fortier:** Le paragraphe (1) de l'article 13 serait modifié ainsi qu'il suit:

13. (1) Chaque fois qu'un inspecteur croit, en se fondant sur des motifs raisonnables, qu'il y a eu contravention à la présente loi ou aux règlements, il peut saisir un véhicule automobile ou une pièce de véhicule automobile visés au paragraphe (1) de l'article 11, lorsqu'il a des raisons de croire que la contravention a été commise au moyen de ce véhicule automobile ou de cette pièce ou à son sujet.

Cet amendement garantit que le droit de saisie s'étend aux véhicules automobiles qui sont dans les locaux d'un consignataire de véhicules importés.

**Le président:** Voulez-vous commenter, monsieur le ministre.

**M. Jamieson:** On modifie cet article pour le rendre conforme à l'article 11.

**Le président:** Monsieur Thomas.

**M. Thomas (Moncton):** J'avais préparé un amendement qui se rapporte à celui que vous avez proposé. L'article 13, à mon avis, tel qu'il était libellé auparavant, ne se rattachait pas à l'article 11. L'inspecteur avait le pouvoir de saisir un véhicule automobile n'importe où et il pouvait saisir la voiture d'un particulier. J'allais donc proposer un amendement qui puisse le rattacher à l'article 11 (1). Je suis très heureux de voir que vous l'avez fait.

**Le président:** D'autres questions, messieurs?

**M. Pringle:** Je propose que l'article 13 modifié soit adopté.

L'article 13 modifié est adopté.

**Le président:** Maintenant nous revenons au nouvel article 20.

**M. Jamieson:** Pourrais-je dire quelques mots, si vous me le permettez, monsieur le président. Il s'agit d'un point soulevé hier par M. Mather sur la question visant à faire rapport. Nous l'avons étudié très attentivement et

## [Texte]

yesterday I am certainly in favour of the principle of this. I have suggested the wording which now has been passed to all of you which says:

*Report to Parliament*

20. The Minister shall as soon as possible after the end of each year prepare and cause to be laid before Parliament a report on the administration and enforcement of this Act for that year.

I would like to be able to accommodate Mr. Mather's wording in more detail. I am a little worried about doing it at the very outset. We want to be sure our own testing procedures and the like are correct before we are obliged indeed to put out an individual test. We might in fact be an unfair procedure. In this manner in the first year for instance and it might in fact be an unfair procedure. In this way, I think I am undertaking to make as comprehensive as possible a report on the activities under the Act.

**The Chairman:** Mr. Mather.

**Mr. Mather:** Mr. Chairman, the wording proposed is quite satisfactory to me. I think that this change or addition will prove to be a useful one to the operation of the safety program.

**The Chairman:** The present Clause 20 would then be renumbered Clause 21.

New Clause 20 agreed to.

**Mr. Portelance:** Mr. Chairman, if you will excuse me again, in Clause 2 we are not giving the description about the dealer. We are including it in Clause 11 but the dealer description is not there or is it?

**Mr. Jamieson:** There is no reason that I can think of why a definition of "consignee" should not go in. I merely wanted to reserve judgment on that until I have had a chance to check it with the legal people. We will in fact put it in if it appears to be consistent with legal drafting.

► 1550

**Mr. Portelance:** You do not include here the "consignee". Is he the dealer? Is that the same definition, or would it be different?

**Mr. Jamieson:** It could be the same or it could be different, I suppose.

## [Interprétation]

comme je vous l'ai dit hier, je suis en faveur de ce principe et j'ai proposé un libellé qui vous a été distribué. Le voici:

*Rapport au Parlement*

Rapport annuel  
20. Le Ministre doit, aussitôt que possible après la fin de chaque année, rédiger et faire déposer devant le Parlement un rapport sur l'application de la présente loi au cours de cette année.

Je voudrais être en mesure de rédiger le libellé de M. Mather d'une façon plus détaillée, mais j'hésite à le faire au tout début parce que nous voulons être certains de la justesse de nos méthodes d'essais avant d'être obligés de faire un test particulier. On sera peut-être en mesure de le faire à l'égard d'un fabricant au cours de la première année et il se peut que la méthode soit injuste. De cette façon, je pense que je m'engage à présenter un rapport aussi global que possible sur les activités prévues et visées par les dispositions de la loi.

**Le président:** Monsieur Mather.

**M. Mather:** Je suis tout à fait d'accord avec le libellé proposé. Je pense que ce changement ou cette addition facilitera l'exécution du programme de sécurité.

**Le président:** Par renumérotage, l'article 20 actuel devient l'article 21 du bill.

Le nouvel article 20 est adopté.

**M. Portelance:** Monsieur le président, on ne donne pas la description du mot «concessionnaire» à l'article 20. Si je ne m'abuse, on le trouve à l'article 11.

**Mr. Jamieson:** Je le répète, je ne vois pas pourquoi on n'inclurait pas la définition de «consignataire». Je veux simplement me réservier le droit d'y réfléchir et de vérifier auprès des conseillers juridiques, mais nous l'inscrirons s'il semble conforme au libellé habituel des lois.

**Mr. Portelance:** L'article ne contient pas la définition du mot «consignataire». Ce mot est-il un synonyme de «concessionnaire»?

**Mr. Jamieson:** Dans certains cas, il s'agit de la même personne et dans d'autres, il s'agit d'une autre.

[Text]

**Mr. Portelance:** That is it. We want the dealer to be there; we do not want a play on words if the "consignee" is only a person playing the role of the importer at certain occasions and not the regular dealer. We have a bill right here, S-20, concerning textiles and we have here a description of the dealer and we have other descriptions.

**Mr. Jamieson:** We have manufacturer, distributor, importer or consignee of imported vehicles. I cannot imagine any circumstance where any one of them would not be covered under at least one of those four.

**Mr. Rock:** A dealer can be any of those.

**Mr. Jamieson:** A dealer can be any. I do not think dealer is a very precise word in legal terms. I think consignee is a much more precise word. It is not used in the bill anywhere.

Clause 2 agreed to.

Title agreed to.

**The Chairman:** Shall I report the bill as amended?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** That completes this Bill.

**Mr. Jamieson:** Thank you, gentlemen.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, may I make a motion with reference to the House of Commons regarding the travelling from place to place in connection with ground transportation to airports? In so doing I would like to state that as a Westerner I am happy to make this motion, because while we recognized the problems in Toronto and Montreal, do you not feel that it would be fair to make recommendations to the Minister relating to Montreal ground transportation to airports and Toronto ground transportation to airports which could be used as an established precedent for ground transportation to all airports in Canada?

Therefore, I take pleasure in moving that we request the Minister of Transport to enlarge our terms of reference to enable the Parliamentary Standing Committee on Transport and Communications to travel from place to place throughout Canada with regard to investigating problems relating to ground transportation to airports.

**An hon. Member:** Will you repeat the motion?

[Interpretation]

**M. Portelance:** Nous voulons que le concessionnaire soit visé. Nous ne voulons pas jouer avec les mots si le consignataire n'est que la personne qui assume le rôle d'importateur à certaines occasions et non pas celui de concessionnaire habituel. Nous avons un projet de loi ici qui est le bill S-20 sur les textiles où l'on trouve la définition de «fournisseur» ainsi que plusieurs autres descriptions.

**M. Jamieson:** Nous avons fabricant, distributeur, importateur ou consignataire de véhicules automobiles importés. De toute nécessité et en toutes circonstances, le concessionnaire doit être au moins l'une de ces quatre personnes.

**M. Rock:** Un concessionnaire peut être l'une de ces quatre personnes.

**M. Jamieson:** C'est juste mais à mon avis, le mot «concessionnaire» n'est pas très précis en langage juridique. On ne le trouve nulle part dans le projet de loi.

L'article 2 est adopté

Le titre est adopté.

**Le président:** Dois-je faire rapport du bill tel qu'il est modifié?

**Des voix:** C'est convenu.

**Le président:** Ceci termine donc l'étude de ce projet de loi.

**M. Jamieson:** Merci, messieurs.

**M. Pringle:** Je voudrais présenter une motion devant la Chambre des communes au sujet de nos déplacements d'un endroit à d'autres pendant l'étude du transport au sol vers les aéroports. En tant que représentant de l'Ouest, je suis très heureux de présenter cette motion parce que même si nous reconnaissons les problèmes de Toronto et de Montréal, ne croyez-vous pas qu'il soit juste de formuler des recommandations au ministre portant sur le transport au sol vers les aéroports de Montréal et de Toronto et de créer ainsi un précédent pour ce qui est du transport au sol vers tous les aéroports du Canada.

Par conséquent, je propose que nous demandions au ministre des Transports d'élargir notre mandat pour permettre au Comité permanent des transports et des communications d'aller d'un endroit à l'autre dans tout le Canada pour étudier la fonction du transport au sol vers les divers aéroports.

**Une voix:** Voulez-vous répéter la motion?

[Texte]

**Mr. Pringle:** I am sorry; I did not write it out.

**The Chairman:** I will ask the Clerk. I think the Clerk will do this.

**The Clerk:** Moved by Mr. Pringle that this Committee recommend that its Order of Reference be enlarged in order to allow the Standing Committee on Transport and Communications to travel from place to place throughout Canada with regard to investigating the ground transportation problems at airports in Canada.

**Mr. Pringle:** That is fair. That is close enough.

**The Chairman:** Does everybody agree to that? Mr. Trudel.

**Mr. Trudel:** Mr. Chairman, I wonder if the intent would be served by saying "international airports", or do you mean all airports in Canada?

**Mr. Pringle:** Regina is not an international airport and neither is Saskatoon. I am not suggesting we should go there, but I am not suggesting that we should stipulate in my motion that they be excluded. I would put it that way unless you want to say "at the discretion of the Minister."

**Mr. Chairman:** If you remember, you received a list from Mr. Loiselle, the Parliamentary Secretary to Mr. Jamieson, which outlined all the airports under the Department of Transport. I think it would be a good idea to follow this line. We may have a steering committee meeting later on to discuss it.

1555

**Mr. Corbin:** I have a question, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Corbin.

**Mr. Corbin:** Have there been any complaints from citizens in other areas of Canada with respect to ground transportation?

**The Chairman:** We have letters from different parts of the West, and those people are asking to be heard.

**Mr. Corbin:** Oh, I see. There has been a request that this Committee go there?

**The Chairman:** Yes, and I have had phone calls asking me why we went just to Montreal and Toronto.

**Mr. Corbin:** Thank you.

[Interprétation]

**M. Pringle:** Je regrette, mais je ne l'ai pas faite par écrit.

**Le président:** Je vais le demander au greffier.

**Le greffier:** Il est proposé par M. Pringle que le comité recommande que son mandat soit élargi de telle sorte que le Comité permanent des transports et communications soit autorisé à voyager d'un endroit à l'autre dans tout le Canada pour étudier les problèmes du transport au sol vers les aéroports du Canada.

**M. Pringle:** C'est juste.

**Le président:** Tout le monde est d'accord là-dessus? Monsieur Trudel.

**M. Trudel:** Ne serait-ce pas préférable de parler des aéroports internationaux? Faites-vous allusions à tous les aéroports du Canada?

**M. Pringle:** Regina et Saskatoon ne sont pas des aéroports internationaux. Je ne vous propose pas d'y aller, mais dans ma motion, je ne veux pas qu'ils soient d'emblée exclus. A moins que vous ne vouliez dire «à la discrédition du ministre».

**Le président:** Vous avez reçu une liste de M. Loiselle, le secrétaire parlementaire de M. Jamieson, qui contient les noms de tous les aéroports relevant du ministère des Transports. Je pense que ce serait une bonne idée de suivre cette liste. Nous aurons peut-être une réunion du comité de direction qui plus tard étudiera la question.

**M. Corbin:** Monsieur le président, j'aurais une question à poser.

**Le président:** Monsieur Corbin.

**M. Corbin:** Les citoyens des autres régions du Canada se sont-ils plaints du transport au sol?

**Le président:** Nous avons reçu des lettres de différentes régions de l'Ouest, de personnes demandant à être entendues.

**M. Corbin:** On a demandé que le Comité s'y rende?

**Le président:** Oui, j'ai reçu des appels téléphoniques me demandant pourquoi nous sommes allés à Montréal et à Toronto en premier lieu.

**M. Corbin:** Merci.

## [Text]

**The Chairman:** Mr. Thomas.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman, could you indicate approximately how many airports would be involved? At present, how many requests do you have? Are there four, five, or six; how many?

**The Chairman:** I believe four.

**Mr. Thomas (Moncton):** Four. This would be Winnipeg, Calgary, Edmonton, Vancouver possibly?

**The Chairman:** Vancouver, Calgary and Edmonton.

**Mr. Thomas (Moncton):** Possibly Winnipeg.

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Thomas (Moncton):** I have a suggestion to throw out to the Committee for what it is worth. The thing that bothers me is that I think there is a good deal of time wasted in these hearings. It was very evident in Toronto and possibly it is our own fault.

We started out with a committee of 20 members plus the Chairman. We have a more or less standing rule in the Committee that each member will be allowed 10 minutes to question a witness. The experience has been that of our 20 members, probably 15 or 16 ask questions. If 15 ask questions there is 150 minutes, which is two and one-half hours for each witness. The result is that we find it takes three days to hear perhaps three or four briefs.

The suggestion I have in the interests of time and economy which is also something very important today, is that possibly it would be desirable to split the Committee into two groups. Let half the Committee go to two airports and the other half go to the other two airports. In this way you would have only 10 members questioning witnesses and theoretically you should cut time in half. In this way we could probably do the four airports in one week. I doubt very much if you could cover four airports in one week with the full Committee.

It is only a suggestion but I would like to hear how the other members feel about it. It seems to me that we waste a great deal of time and I do not think there is any need for a witness to be on the stand for two and a half hours.

**The Chairman:** Mr. Breau.

**Mr. Breau:** I like the reasoning of Mr. Thomas. I am not sure that I would support exactly what he has suggested. I agree too

## [Interpretation]

**Le président:** Monsieur Thomas.

**M. Thomas (Moncton):** Monsieur le président, pourriez-vous nous dire environ combien d'aéroports seraient en cause? Combien de demandes avez-vous? Est-ce qu'elles se chiffrent à quatre, cinq ou six?

**Le président:** A quatre, je pense.

**M. Thomas (Moncton):** Elles viennent de Winnipeg, d'Edmonton, de Calgary et de Vancouver?

**Le président:** Les demandes viennent de Vancouver, de Calgary et d'Edmonton...

**M. Thomas (Moncton):** ...et vraisemblablement de Winnipeg.

**Le président:** Oui.

**M. Thomas (Moncton):** J'aurais une proposition à faire. Ce qui m'inquiète et m'ennuie un peu, c'est qu'il y a beaucoup de perte de temps au cours de ces audiences. C'était bien évident à Toronto et c'est sans doute un peu notre faute.

Nous étions 20 membres au Comité en plus du président. La règle alloue habituellement 10 minutes pour poser des questions à chaque témoin et d'après notre expérience, 15 ou 16 des membres posent des questions, ce qui fait un total de 150 minutes, deux heures et demie pour chaque témoin. Le résultat est qu'il faut trois jours pour entendre étudier trois ou quatre mémoires.

Afin d'épargner du temps et de l'argent, ce qui est aussi très important aujourd'hui, je proposerais qu'on divise le Comité en deux groupes; la moitié du Comité pourrait visiter deux aéroports et l'autre moitié, deux autres. De cette façon, vous n'auriez que dix membres pour poser des questions et théoriquement vous réduiriez le temps de moitié. On pourrait couvrir le tout en une semaine. Je doute fort que le Comité au complet puisse effectuer quatre visites en une semaine.

Ce n'est qu'une simple suggestion que je vous fais et j'aimerais bien connaître votre opinion. A mon avis, c'est une perte de temps que de questionner un témoin pendant deux heures et demie.

**Le président:** Monsieur Breau.

**M. Breau:** J'aime beaucoup la logique de M. Thomas, mais je ne suis pas sûr que j'appuierais exactement ce qu'il a dit. Je suis d'accord

## [Texte]

with the motion that we should travel out West, but I think we have had the experience with the two trips we have had to indicate the policy that would be adopted. The problems were about the same in Montreal and Toronto and I do not think it would be proper for the Committee to travel to four or five other airports just to find that the problem is the same. If we recommend a policy to the House, probably it would be accepted just as well in Winnipeg and Calgary, as well as Vancouver.

I do not know if splitting up the Committee can be done. We have not done it on this Committee, but other committees have. I wonder if it is necessary to go to more than perhaps two airports out West? I wonder if the problems are very particular to the area? They are all airports. Practically the same people fly in there.

I really do not think it is necessary for the Committee to go, for example, to Winnipeg, Regina, Calgary, Edmonton, and Vancouver. They are all airports, there are the same planes flying in there and the same people. Probably Vancouver and Winnipeg would cover it, and perhaps Winnipeg is not necessary; perhaps only Vancouver.

**The Chairman:** Mr. Crossman.

**Mr. Crossman:** Mr. Chairman, I would go along with Mr. Thomas' suggestion to a point, but we must take into consideration too the backup equipment that is needed, such as the taping and the translation which would be very, very difficult in that case.

**Mr. Thomas (Moncton):** On a point of order, is it possible?

**An hon. Member:** No.

**Mr. Thomas (Moncton):** I was going to say possibly you would not need it in the West, but I suppose you need it to back here your reports.

**The Chairman:** Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Mr. Corbin dealt with the one point that I was going to make. It would be difficult to judge which part of the Committee he backup and the translation staff should go with. It would be very expensive, I suppose, to split the Committee and take a dual translation staff and a dual recording staff from Ottawa.

1600

Then again I would like to point out that there is a difference between the airports in

## [Interprétation]

aussi avec la motion voulant que nous nous rendions dans l'Ouest, mais les deux tournées que nous avons effectuées, nous ont fait constater que les problèmes étaient à peu près les mêmes à Montréal et à Toronto. Je ne crois pas qu'il soit opportun de visiter quatre ou cinq aéroports simplement pour se rendre compte de l'identité des problèmes. Si nous recommandons une politique à la Chambre, elle sera probablement acceptée à Winnipeg, à Calgary et à Vancouver.

Je ne sais pas si l'on peut diviser le Comité en deux. Il ne l'a jamais été, mais d'autres l'ont été. Je me demande aussi s'il serait nécessaire de visiter plus de deux aéroports de l'Ouest parce que les problèmes sont identiques dans cette région. Il s'agit toujours d'aéroport et c'est à peu près toujours les mêmes gens qui s'y rendent.

Je ne crois pas que le Comité ait avantage à visiter Winnipeg, Regina, Calgary, Edmonton et Vancouver. Il serait peut-être suffisant de visiter Winnipeg et Vancouver et peut-être seulement Vancouver.

**Le président:** Monsieur Crossman.

**M. Crossman:** Monsieur le président, j'appuierais la suggestion de M. Thomas jusqu'à un certain point. Il faut tout de même tenir compte des supports qui sont nécessaires comme l'enregistrement et l'interprétation. Ce serait extrêmement difficile de les partager en deux groupes.

**M. Thomas (Moncton):** J'en appelle au Règlement. Est-ce possible?

**Une voix:** Non.

**M. Thomas (Moncton):** Il se peut que ce ne soit pas nécessaire dans l'Ouest, mais une fois revenus ici, vous en avez besoin pour vos rapports.

**Le président:** Monsieur Horner.

**M. Horner:** Monsieur Corbin a soulevé la question que je voulais soulever moi-même. Il serait plutôt difficile de décider quelle partie du Comité serait accompagnée justement des supports et de l'interprétation. A mon avis, ce serait évidemment très coûteux d'envoyer d'Ottawa deux groupes de personnel pour l'enregistrement et l'interprétation.

D'autre part, j'aimerais signaler aux membres du Comité, qu'il y a une différence entre

## [Text]

Western Canada. Calgary airport is relatively close to downtown. Edmonton International airport is some 20 miles out. It is difficult to say that if you covered only one, the other would be satisfied that you have done the job. Vancouver is also in a particular situation. I do not think that this Committee should start to judge the worth of its time. It is for the people of Canada to judge. We should try to do the job to satisfy everybody in a relatively equal manner. If we can get the time, I would say take it. I would say cover all four even. I would leave Regina and Saskatoon out, particularly because of the nature of the planes flying in there and the fact that they are not international airports.

If anyone in Regina or Saskatoon was really anxious to present a brief, I would invite them to come to Winnipeg or Calgary whichever is the closer. We would hear their brief there too. I think that could take care of them. They may not be happy with it.

**The Chairman:** Perhaps we could come to an agreement to visit the three main ones and get the other people to come there.

**Mr. Horner:** I think we should make an effort to go out there.

**Mr. Thomas (Moncton):** Do we have the time to do it. Is there not a lot of work coming before this Committee in the next three months?

**Mr. Crossman:** You could do it in a week in the areas mentioned as much as you would get to spend in Toronto and Montreal.

**Mr. Pringle:** But that is not the point.

**Mr. Crossman:** In enlarging the terms of reference you could also say that St. John's, Newfoundland; Saint John, New Brunswick; Moncton, the works, should be included.

**The Chairman:** I believe that before we do go away for another investigation we should make a preliminary report on Toronto and Montreal or else that would cause Toronto and Montreal delay. We could have a preliminary report on those two before we leave to go to other places.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, could I respectfully suggest that if that is so—and I am happy to know that you are making this suggestion in the interest of time—I sincerely believe that we should get a reference from the Minister through the House of Commons to be announced prior to the submission of

## [Interpretation]

les aéroports de l'Ouest, par exemple, l'aéroport de Calgary est plutôt proche du centre de la ville, tandis que l'aéroport international d'Edmonton se trouve à 20 milles de la ville et, par conséquent, il est très difficile de dire qu'en visitant l'un, l'autre sera satisfait. Vancouver est un autre cas particulier, un peu différent aussi des autres aéroports; à mon avis, le Comité ne devrait pas commencer à juger de la valeur de son temps. C'est à la population canadienne de faire cette évaluation. Il nous faut essayer de faire un travail qui donne satisfaction à tous. Et alors, si nous pouvons obtenir le temps, je dirais: «Allez-y.» Je dirais même: Visitez les quatre aéroports? Je laisserais de côté Regina et Saskatoon tout particulièrement, en raison du genre d'avions qui y vont, et surtout parce qu'il ne s'agit pas d'aéroports internationaux.

Si quelqu'un de Regina ou de Saskatoon voulait présenter un mémoire, je les inviterais à venir à Winnipeg ou à Calgary selon le cas, et nous pourrions les entendre à ce moment-là.

**Le président:** Nous pourrions peut-être en arriver à une entente pour visiter les trois principaux aéroports et inviter les autres à s'y rendre.

**M. Horner:** Je crois que nous devrions faire un effort pour nous y rendre.

**M. Thomas (Moncton):** Avons-nous suffisamment de temps pour y aller? N'avons-nous pas suffisamment de problèmes et de travail en comité d'ici trois mois?

**M. Crossman:** Nous pourrions le faire dans une semaine; nous irions d'ailleurs à Toronto et à Montréal pendant une semaine.

**M. Pringle:** Ce n'est pas la question.

**M. Crossman:** Si notre mandat était élargi, nous pourrions aussi inclure Moncton et d'autres aéroports en cause. Ce ne sont pas les seuls effectivement.

**Le président:** Avant de commencer une autre enquête, nous devrions peut-être faire un rapport préliminaire sur Toronto et Montréal, car dans cela, leurs rapports ne seraient pas à jour. Nous pourrions donc avoir un rapport préliminaire pour ces deux endroits avant de nous rendre ailleurs.

**M. Pringle:** Je suis très heureux de savoir que vous formulez cette proposition pour épargner du temps mais je suis d'avis que nous devrions avoir un ordre de renvoi de la part du ministre à la Chambre des communes et qui sera annoncé avant la présentation des rapports. Nous serions ainsi certains de

## [Texte]

these reports. We would then be in very safe ground as far as being fair and equitable to the people in Western Canada.

**Mr. Horner:** Do not jump to conclusions. The third and fourth report have not been concurred in yet by the House. Why would you think the fifth one would?

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, what is the timetable for the Minister in regard to establishing some type of report from this Committee on ground transportation. Off hand at this particular moment, I do not think that we should make a report on the Toronto or Montreal airports, until we do view some of the other ones. I believe the steering committee could look at these and come in with a recommendation if we get the terms of reference because there are differences. I believe that the analogy could be used perhaps in the Toronto-Montreal area that is used in Vancouver, or Edmonton, Calgary, or wherever we may be going. To make a temporary report on the over-all problem, in my opinion, is a little premature.

**Mr. Jamieson:** Do you wish me to comment on that?

**The Chairman:** Yes, if you please.

**Mr. Jamieson:** I do not think that you can compare Toronto and Montreal with any other airports in Canada. The volume through those is many times greater than through any other airport. Vancouver might be third but it is quite a way back. The problem in Toronto and Montreal is compounded by the necessity now to award some new contracts. In the case of Toronto you may have more up-to-date information than I have. There is a need to negotiate a new setup there. It is entirely within the Committee's own competence to decide what it wants to recommend. I can only say that if we do not get some recommendations fairly soon on the two most urgent ones, it could overtake the negotiations. That is the only point.

**Mr. Skoberg:** Would you call the end of April realistic if we were able to bring in a report by then.

• 1605

**Mr. Jamieson:** I would think that we could probably wait until the end of April. I say that without consultation with the people who are doing the negotiations. There is a problem with purchases or something in terms of

## [Interprétation]

rendre justice aux citoyens de l'Ouest du Canada.

**M. Horner:** Ne sautez pas aux conclusions. La Chambre n'a pas encore adopté le troisième et le quatrième rapport. Qu'est ce qui fait croire que le cinquième le sera?

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Monsieur le président, quand le ministre s'attend-il que le comité présente un rapport sur le transport au sol? Je crois que nous ne devrions pas en formuler un sur Montréal et Toronto sans d'abord avoir examiné les autres rapports. A mon avis le Comité directeur pourrait faire une recommandation si nous recevons des instructions car nombreuses sont les différences. On pourrait peut-être employer l'analogie qui sert à Edmonton, Vancouver ou Calgary dans le cas de Toronto et de Montréal. Quoi qu'il en soit, il me semble un peu prématûré de faire un rapport temporaire sur un problème global d'une telle envergure.

**M. Jamieson:** Voulez-vous que je dise un mot?

**Le président:** Oui, monsieur.

**M. Jamieson:** Je ne crois pas que vous puissiez comparer Toronto et Montréal à tout autre aéroport au Canada. Le volume qui y circule, est évidemment supérieur aux autres aéroports. Vancouver viendrait peut-être en troisième lieu. Le problème à Toronto et à Montréal est certainement compliqué par la nécessité maintenant d'en arriver à d'autres contrats. Dans le cas de Toronto, vous avez peut-être des renseignements plus à jour que moi, mais il y a certainement la nécessité de négocier un nouvel arrangement à cet endroit. Évidemment, le Comité a tout pouvoir de décider de ce qu'il veut recommander, mais si nous n'avons pas de recommandation assez tôt sur ces deux problèmes urgents, ceci pourrait devancer les négociations.

**Mr. Skoberg:** Trouvez-vous que la fin d'avril serait une date réaliste, si nous en arrivions à un rapport à ce moment-là?

**Mr. Jamieson:** Je crois que nous pourrions attendre la fin d'avril. Je le dis sans consulter les gens qui négocient, mais il y a tout de même un problème pour ce qui est des achats de l'équipement et du matériel à Toronto; je

## [Text]

equipment in Toronto, but I think we could probably keep it going until the end of April.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman perhaps you could in consultation with the Minister, after he has contacted the people who are negotiating the contract, let the steering committee know, if we get the terms of reference, about the timetable. There is no reason why we could not complete this before the end of April, say following the Easter break.

**Mr. Jamieson:** I think you might want to look at that in the light of what your other wishes are. You have the CNR before you; you have the Estimates and one or two other, rather important matters. I think it is up to you to decide just how quickly you want to get at those in relation to this one.

**Mr. Skoberg:** That is another important point. When will the CNR Annual Report be available because there is a pension problem coming before us which is most urgent. Have you any idea when the report might be in, Mr. Minister?

**Mr. Jamieson:** No, I would not want to speculate on that at the moment. It usually comes in March or April.

**The Chairman:** It is the end of March. I was in touch with them trying to get a final date, but they would not give it to me. They told me it might not be before the end of March.

Are there any other questions on the motion to ask the House to adjourn from place to place which was moved by Mr. Pringle?

Motion agreed to.

**The Chairman:** Mr. Minister, we want to thank you for your attendance today.

**Mr. Jamieson:** Thank you for your co-operation.

**The Chairman:** Thank you.

## [Interpretation]

crois toutefois que nous pourrions attendre à la fin d'avril.

**M. Skoberg:** Après avoir communiqué avec les gens qui négocient, vous pourriez peut-être aviser le Comité de direction si encore une fois nous pouvons élargir notre mandat, pour ce qui est du programme. Il n'y a pas de raison pour ne pas terminer l'affaire à la fin d'avril après les vacances de Pâques.

**M. Jamieson:** Je crois que vous voudriez examiner cette question en tenant compte des autres points que vous avez devant vous. Vous avez le CNR et les crédits budgétaires et un ou deux domaines très importants. C'est à vous de décider de la priorité de ces sujets à l'étude.

**M. Skoberg:** C'est un autre point important. Quant le rapport annuel du CNR sera-t-il déferé au Comité car il y a un problème concernant la retraite. Avez-vous une idée quand le rapport sera déferé, monsieur le Ministre?

**M. Jamieson:** Je ne voudrais pas spéculer à ce sujet-là en ce moment. Normalement, le rapport est soumis à l'étude du Comité en mars ou avril, si je me souviens bien.

**Le président:** Fin de mars. Oui, et j'ai communiqué avec eux. J'ai essayé d'obtenir une date finale, mais on n'a pas voulu me la donner. On m'a dit que cela pourrait aller jusqu'à la fin de mars.

D'autres questions au sujet de la motion proposée par M. Pringle, consistant à demander à la Chambre de voyager d'un endroit à un autre?

La motion est adoptée.

**Le président:** Monsieur le ministre, permettez-moi de vous remercier pour votre témoignage.

**M. Jamieson:** Merci de votre collaboration.

**Le président:** Merci.

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Deuxième session de la

Twenty-eighth Parliament, 1969-70

vingt-huitième législature, 1969-1970

STANDING COMMITTEE

COMITÉ PERMANENT

ON

DES

**TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS      TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS**

*Chairman*

H.-Pit Lessard

*Président*

MINUTES OF PROCEEDINGS  
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET  
TÉMOIGNAGES

LIBRARY

No. 14

★ APR 24 1970 ★

UNIVERSITY OF TORONTO  
THURSDAY, MARCH 5, 1970

LE JEUDI 5 MARS 1970

*Respecting*

*Concernant*

Estimates 1970-71  
St. Lawrence Seaway Authority

Budget des dépenses 1970-1971 Administra-  
tion de la voie maritime du Saint-Laurent

**WITNESSES—TÉMOINS**

(See Minutes of Proceedings)

(Voir les procès-verbaux)

STANDING COMMITTEE  
ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

COMITÉ PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES  
COMMUNICATIONS

*Chairman:*

H.-Pit Lessard

*Président*

*Vice-Chairman:*

Charles Turner

*Vice-président*

and Messrs.

et MM.

Allmand,

Howe,

Pringle,

Breau,

Mather,

Rock,

Corbin,

McCutcheon,

Skoberg,

Forget,

Noble,

Smith (*Saint-Jean*),

Godin,

Peddle,

Thomas (*Moncton*),

Horner,

Portelance,

Trudel—(20).

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité,*

Robert Normand,

*Clerk of the Committee.*

## ORDER OF REFERENCE

House of Commons  
Wednesday, February 18, 1970.

*Ordered,—That Votes 1, 5, 10, L15, 20, 25,  
30, 35, 40 and L45 relating to the Department  
of Transport;*

Vote 50 relating to the Canadian National  
Railways;

Votes 55 and 60 relating to the Canadian  
Transportation Commission;

Votes 65, 70, 75 and L80 relating to the  
National Harbours Board;

Votes 85, L90 and 95 relating to the St.  
Lawrence Seaway Authority;

Votes 1 and 5 relating to the Department of  
Communications; and

Votes 10 and 15 relating to the Post Office,  
referred to the Standing Committee on  
Transport and Communications.

ATTEST

## ORDRE DE RENVOI

Chambre des Communes  
Le mercredi 18 février 1970

*Il est ordonné,—Que les crédits nos 1, 5, 10,  
L15, 20, 25, 30, 35, 40 et L45 relatifs au  
ministère des Transports;*

Le crédit n° 50 relatif aux Chemins de fer  
Nationaux du Canada;

Les crédits nos 55 et 60 relatifs à la Com-  
mission canadienne des transports;

Les crédits nos 65, 70, 75 et L80 relatifs au  
Conseil des ports nationaux;

Les crédits nos 85, L90 et 95 relatifs à  
l'Administration de la voie maritime du Saint-  
Laurent;

Les crédits nos 1 et 5 relatifs au ministère des  
Communications; et

Les crédits nos 10 et 15 relatifs aux Postes  
soient renvoyés au comité permanent des  
transports et des communications.

ATTESTÉ

*Le Greffier de la Chambre des communes*

ALISTAIR FRASER

*The Clerk of the House of Commons*



## MINUTES OF PROCEEDINGS

[Text]

Thursday, March 5, 1970.  
(32)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9:55 a.m. The Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presided.

*Members present:* Messrs. Breau, Corbin, Forget, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Mather, McCutcheon, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*), Trudel—(16).

*Witnesses:* From the St. Lawrence Seaway Authority: Mr. P. Camu, President; Mr. Peter Malcolm, Vice-President, and Mr. D. E. Taylor, member.

Pursuant to the Order of Reference of Wednesday, February 18, 1970, the Committee proceeded with the consideration of the St. Lawrence Seaway Authority Estimates for the fiscal year ending March 31, 1971.

The Chairman introduced Mr. Camu who gave explanations on the three votes included in the estimates and for which he is seeking approval.

Mr. Camu invited Members of the Committee to visit the canal system under the jurisdiction of the St. Lawrence Seaway Authority when weather is more appropriate.

Mr. Camu, assisted by officials of his Department, was questioned on the three items presently before the Committee.

After questioning, items 85—\$9,400,000; 90—\$53,100,000; and 95—\$1,800,000 were generally carried.

The Chairman thanked the witnesses for the information given and they were allowed to retire.

At 12:05 p.m., the Committee adjourned to a call of the Chair.

## PROCÈS-VERBAL

[Traduction]

Le jeudi 5 mars 1970  
(32)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 9h 55. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Breau, Corbin, Forget, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Mather, McCutcheon, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London-Est*), Trudel—(16).

Témoins: De l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent: MM. P. Camu, président; Peter Malcolm, vice-président et D.E. Taylor, membre du Conseil.

Conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 18 février 1970, le Comité entreprend l'étude du Budget des dépenses de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour l'année financière se terminant le 31 mars 1971.

Le président présente M. Camu qui apporte certaines explications au sujet des trois crédits qui figurent au Budget des dépenses et qu'il soumet à l'approbation du Comité.

M. Camu invite les membres du Comité à visiter le réseau de canaux qui relèvent de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent lorsque la température le permettra.

M. Camu, avec l'aide des hauts fonctionnaires de son service, répond aux questions des députés sur les trois crédits soumis au Comité.

Après l'interrogatoire des témoins, les item 85—\$9,400,000, L90—\$53,100,000; et 95—\$1,800,000 sont adoptés séparément.

Le président remercie les témoins et leur permet de se retirer.

A 12h 05, la séance du Comité est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité,*

Robert Normand,

*Clerk of the Committee.*



[Texte]

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, March 5, 1970.

0952

**The Chairman:** Gentlemen, this morning we are to discuss the Estimates of the St. Lawrence Seaway Authority and we have with us this morning the resident of the Authority, Mr. P. Camu. I will ask Mr. Camu to come forward. May I also have the other two gentlemen come forward, please?

Does everyone have a copy of the blue book? Some of you do not? We can lend you one as we have a few here. But I would ask you, if possible, to leave them here as we have to send them back.

I would now like to call upon Mr. Camu. He will give us a résumé of the Estimates. Mr. Camu.

**Mr. P. Camu (President, St. Lawrence Seaway Authority):** Thank you, Mr. Chairman.

We have three votes incorporated in the blue book dealing with the St. Lawrence Seaway Authority and I would like to say a few words on each of them. The first, Vote 85, for an amount of \$9,400,000, deals with the operation of the Welland Canal. It covers the deficit related to operation and maintenance.

**The Chairman:** If you will allow me, Mr. Camu. Members will find this at page 24-74 in the blue book.

Please carry on, Mr. Camu.

**Mr. Camu:** The Seaway extends from Montreal to Lake Erie. The Welland Canal is one of the two main regions of the Seaway. It has the largest number of locks, the most complex facilities as far as navigation concerned and employs the largest number of our workers in that area. The season of the Welland Canal usually from April 1 until December 22 or there-

0955

abouts. This is a straight amount dealing with, as I did before, the operation and the maintenance of the canal as such.

[Interprétation]

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 5 mars 1970

**Le président:** Messieurs, ce matin, nous allons discuter les prévisions budgétaires de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Comme témoins nous avons le président, M. Camu, que je demanderais de bien vouloir s'avancer. Ces deux autres messieurs, s'il vous plaît, pourraient-ils aussi se présenter à la table?

Avez-vous tous un exemplaire du Livre bleu? Si vous n'en avez pas nous pourrions peut-être vous en prêter un exemplaire, mais je vous demanderais tout de même de les laisser ici car il nous faudra les remettre à qui de droit.

J'aimerais demander à M. Camu de nous présenter un résumé des prévisions budgétaires. Monsieur Camu.

**M. P. Camu, (président, Administration de la voie maritime du Saint-Laurent):** Merci monsieur le Président.

Il y a trois crédits qui sont incorporés dans le Livre bleu au sujet de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et j'aimerais vous dire quelques mots au sujet de chacun d'entre eux. Le premier, le Crédit 85 d'une somme de \$9,400,000 a trait à l'exploitation du canal Welland. Il couvre le déficit relatif à l'exploitation et à l'entretien de ce canal.

**Le président:** Un instant s'il vous plaît, monsieur Camu. Messieurs, le crédit 85 se trouve à la page 24-75 du Livre bleu. A vous de poursuivre, s'il vous plaît, monsieur Camu.

**M. Camu:** La voie maritime s'étend de Montréal au lac Erié. Les environs du canal de Welland sont l'une des deux régions principales de la Voie maritime. Ce canal compte le plus grand nombre d'écluses, les installations les plus complexes du point de vue de la navigation et emploie le plus grand nombre de nos travailleurs dans la région. Le canal

Welland est ouvert d'habitude du 1<sup>er</sup> avril au 22 décembre ou aux environs. Comme je l'ai dit la somme allouée par le crédit 85 vise tout simplement l'exploitation et l'entretien du canal même.

## [Text]

The second vote on the same page, Vote L90, of \$43,700,000, is related to a major construction project that we have been engaged in for several years now—the reconstructing of a stretch of 8.6 miles of the Welland Canal. The project is progressing well and this is the amount of money which we estimate will be needed this year to complete another phase of the construction.

There is also in that amount a sum of more than \$3 million or so for various capital works related to the other section of the Seaway, The Montreal—Lake Ontario section. This being really the largest amount, I would like to say just a few extra words about it.

The Welland Canal construction program is now expected to be completed by April 1, 1973, for the opening of that season of navigation. The features of the canal are these: the section we are now building is about twice the size of the other one; it will be more than 350 feet wide and will replace a section which has always been very difficult for ships, especially ocean ships. We opened the Welland Canal to them in 1959 but difficulties arose because it has a lot of curves and meanders, it is very narrow, there are many bridges and it bisects the City of Welland and many other communities.

We embarked upon the present project in the middle sixties. We hope, and we are confident now, that we will be able to round up this big project by 1973. I think the best way to have an idea of the magnitude of this work would be for the Committee to come and see the work one day, perhaps in May or June when the weather is excellent, or right now. I leave the suggestion with your Chairman. We three members of the Authority here would welcome you very much, as a group.

The third amount is on page 24-78, Vote 95 for an amount of \$1,800,000 for next year. It deals with what we call the non-toll canals or a group of secondary canals that were transferred to the Authority for continuation of their operation and maintenance. These include the Lachine Canal in Montreal, the Cornwall Canal in Cornwall, the Third Welland Canal—a section of an old canal that existed prior to the opening, in 1932, of the Welland Canal of today—and finally, the most active of the four, the Sault Ste. Marie Canal which consists of one lock on the Canadian side of the river there together with the approaches on either side. So that Vote takes care of these four canals and is really related to their operation and maintenance for the following year.

## [Interpretation]

Le deuxième crédit, à la même page, le crédit L-90 de \$43,700,000 a trait au projet de construction majeur dont nous nous occupons depuis plusieurs années, c'est-à-dire, la reconstruction d'une étendue de 8.6 milles faisant partie du canal Welland. Ce projet progresse très bien, et c'est la somme que nous prévoyons pour terminer une autre étape de ce projet de construction.

À même la somme totale du crédit, nous comptons employer une somme de plus de 3 millions de dollars pour divers projets de réorganisation qui l'on entreprendra dans l'autre section de la Voie maritime, la section Montréal — lac Ontario. Étant donné que c'est le montant le plus considérable j'aimerais vous en parler davantage.

Le programme de construction du canal de Welland sera vraisemblablement terminé d'ici le 1<sup>er</sup> avril 1973 avant l'ouverture de la saison de la navigation. Voici les divers aspects du canal qui seront touchés par nos travaux. La section que nous sommes en train de construire est d'environ le double de la dimension de l'autre section; elle mesurer plus de 350 pieds de largeur et remplacera une section dans laquelle les navires, particulièrement les océaniques, ont toujours navigué avec difficulté.

Nous leur avons ouvert le canal Welland en 1959 mais des problèmes ont surgi, car il est très étroit, comporte beaucoup de courbes et de méandres et plus de nombreux ponts et il traverse la Ville de Welland ainsi que plusieurs autres collectivités.

Nous avons entrepris le présent programme de construction vers le milieu des années '61. Nous avons confiance maintenant de pouvoir terminer ce programme d'envergure d'ici 1973. La meilleure façon de comprendre l'ampleur de ce travail, sera pour le Comité de se rendre un jour sur place. Mes deux collègues de l'Administration et moi-même serions heureux de vous accueillir en groupe soit en mai soit en juin, lorsque le temps est au beau fixe, même maintenant si vous le préférez. Je laisse à vous le soin de décider.

À la page 24-79, figure le crédit 95 — soit une somme de \$1,800,000 pour les canaux sans péage ou un groupe de canaux secondaires transférés à l'Administration qui doit en continuer l'exploitation et l'entretien. Ce sont le canal de Lachine à Montréal, le canal de Cornwall à Cornwall, le troisième canal Welland, qui est une section d'un vieux canal qui existait avant l'ouverture, en 1932, du canal Welland d'aujourd'hui et en fin de compte le plus achalandé des quatre, le canal de Sault-Sainte-Marie qui comprend une écluse du côté canadien de la rivière ainsi que des approches des deux côtés. Ce crédit a donc pour objet ces quatre canaux et est effectivement affecté à leur entretien pour l'année à venir.

[exte]

These are the three Votes for which we would like have the approval of the Committee. We would be very pleased to answer any questions you may have ask us, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Camu has Mr. Taylor with him this morning on his extreme right, and Mr. Malcolm, you may direct your questions to any of these three gentlemen. Mr. Skoberg.

**Mr. Trudel:** Mr. Chairman, on a point of order.

**The Chairman:** Mr. Trudel.

**Mr. Trudel:** What are the functions of Mr. Taylor and Mr. Malcolm with the Seaway?

**Mr. Camu:** Mr. Malcolm is the Vice-President and Mr. Taylor is a member of the Authority. The authority is composed of three members.

**Mr. Trudel:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, gentlemen, I just issued the date upon which you said that the major construction of 8.6 miles of the Welland would be completed. I believe you mentioned it in your opening remarks.

1000

**Mr. Camu:** The new section being built is 8.6 miles; this is the project itself. It is a brand new canal of 8.6 miles located in what we call the long reach. In other words, it is above the Niagara escarpment and it is from about the middle of the peninsula towards the Lake Erie entrance. So that is the section we are now rebuilding.

**Mr. Skoberg:** What are you looking at as the completion date in the construction of that 8.6 miles?

**Mr. Camu:** April 1, 1973.

**Mr. Skoberg:** What is the shipping record in the final for the past year as compared to previous years. This is a standard question and no doubt you have the information there.

**Mr. Camu:** Roughly the traffic last year was down approximately 14 per cent between Montreal and Lake Erie, for the Seaway as such. The main reason, of course, being the strike of the iron ore workers in Labrador and Quebec which lasted more than 100 days and was right in the middle of the summer,

### [Interprétation]

Voilà les trois crédits pour lesquels nous voudrions avoir l'approbation de votre Comité. Nous aimerais beaucoup répondre à toutes les questions que vous voudrez bien nous poser à cet égard, Monsieur le Président.

**Le Président:** Nous avons avec nous aujourd'hui, M. Taylor qui se trouve à la droite de M. Camu, ainsi que M. Malcolm. Vous pouvez adresser vos questions à l'une de ces trois personnes. Monsieur Skoberg.

**M. Trudel:** Monsieur le président, j'en appelle au Règlement.

**Le président:** Monsieur Trudel.

**M. Trudel:** Quelles fonctions MM. Malcolm et Taylor exercent-ils au sein de la Voie Maritime?

**M. Camu:** M. Malcolm est vice-président de l'Administration et M. Taylor en est membre. L'Administration se compose de trois personnes.

**M. Trudel:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, messieurs, je n'ai pas saisi la date que vous avez mentionnée, à laquelle serait terminée la construction sur le canal de Welland d'une longueur de 8.6 milles. Je crois que vous l'avez mentionnée dans votre déclaration à l'ouverture de la séance.

**M. Camu:** La nouvelle section en construction mesure 8.6 milles de longueur; c'est là l'envergure du projet. C'est un nouveau canal long de 8.6 milles dans la région que nous appelons le *long reach*. En d'autres termes, il part d'un point situé en amont de l'escarpement du Niagara, vers le milieu de la péninsule, et va à l'entrée du lac Érié. Voilà la section que nous sommes en train de reconstruire à l'heure actuelle.

**M. Skoberg:** A quelle date croyez-vous que ces travaux seront terminés?

**M. Camu:** Le 1<sup>er</sup> avril 1973.

**M. Skoberg:** Quel a été le volume de la circulation dans ce canal l'an dernier par rapport à celui des années précédentes. C'est une question ordinaire et sans doute vous avez les renseignements avec vous.

**M. Camu:** La circulation l'an dernier a diminué d'environ 14 p. 100 entre Montréal et le lac Érié dans la Voie maritime même. La raison principale a été nécessairement la grève des travailleurs du minerai de fer au Labrador et au Québec qui a duré plus d'une centaine de jours, en plein été, nécessairement la

## [Text]

which is the best period, of course, for navigation in the Seaway. This resulted in a decrease of between 6 million and 7 million tons of ore—ore that did not move up the Seaway because of that strike. When I said 14 per cent less in terms of total cargo tonnage this is the main explanation.

The second is related, of course, to the movement of cereals down from the Lakehead towards the Atlantic. Wheat, of course, was not carried in a very great amount last year either.

**Mr. Skoberg:** Do you have a percentage of how much the grain movement was down?

**Mr. Camu:** How much?

**Mr. Skoberg:** Yes.

**Mr. Camu:** It was down about 45 or 50 per cent. There was an increase interestingly enough of other categories of cereals such as soybeans and barley and so forth, but wheat was considerably down so the total is a cut of about 50 per cent on that specific amount of cereals.

To give you an idea, we used to carry—when I say we used to carry, in the years 1965, 1966 and 1967—it used to be an average of 10 to 12 million tons of cereals a year and it is about 7 or 8 million this year, or for the year 1969.

**Mr. Skoberg:** Of course, then we come to the question, Mr. Chairman, of the tolls. That is still a contentious issue, I presume, between your Authority and the marine association in particular and many of the people and the users of the canal. I understand in 1970 these are to be reviewed, which is now. Could you give us any indication as to when this review will be taking place and when some decision will be made?

**Mr. Camu:** I can give you the following facts. We have appointed a firm of economic consultants to help us in the evaluation of the potential traffic as well as the over-all economic aspects of the future. We have asked that firm—by the way, the name of the firm is D.W. Carr and Associates from Ottawa—to report to us by the end of May. Then we hope we will be in a better position to evaluate the various factors, aspects and so forth, related to it, and make the appropriate recommendations to our own government. At some time we will have discussions with our counterparts in the United States who are also doing the same thing and looking at the same problem from their own point of view. We should have discussions, the two together, some time probably late in the summer or early fall.

**Mr. Skoberg:** Is the Authority, the St. Lawrence Seaway Authority, accepting recommendations from those interested and from users of the canal? Have you had hearings with these people or are you

## [Interpretation]

meilleure période pour la navigation sur la Voie maritime. A cause de la grève, environ 6 à 7 millions de tonnes de minerai n'ont pas été acheminées par Voie maritime, ce qui explique la diminution de 100 du tonnage total que j'ai mentionnée.

La deuxième raison, évidemment, a été le transport des céréales à partir de Lakehead jusqu'à l'Atlantique. Sans doute, le volume de blé transporté par bateau l'an dernier n'était pas non plus très élevé.

**M. Skoberg:** Avez-vous une idée du pourcentage cette réduction qu'a subie le transport des céréales?

**M. Camu:** Combien?

**M. Skoberg:** Oui.

**M. Camu:** Il a diminué d'environ 45 ou 50 p. 100. Il y a eu une augmentation assez marquée des autres catégories de céréales, comme la graine de soya, l'or et d'autres, mais le blé ayant diminué considérablement, le total, nécessairement, a accusé une baisse d'environ 50 p. 100.

Pour vous donner une idée, nous avons transporté 1965, 1966, 1967, une moyenne de 10 à 12 millions de tonnes de céréales par année, au regard de 7 ou 8 millions, pour l'année 1969.

**M. Skoberg:** Nous abordons maintenant la question des péages qui constitue toujours un point litigieux entre votre Administration et l'Association maritime en particulier ainsi qu'avec les usagers de la Voie maritime. Je crois comprendre qu'on doit en faire une révision en 1970, soit cette année. Pourriez-vous nous indiquer quand la révision doit avoir lieu et quand prendra une décision à ce sujet?

**M. Camu:** Je puis vous indiquer les faits suivants. Nous avons demandé à des conseillers économiques de nous aider à évaluer le trafic éventuel, ainsi que les aspects économiques généraux en perspective. Nous avons demandé à une société d'Ottawa qui s'appelle passant D. W. Carr and Associates de nous faire rapport d'ici la fin de mai. Ensuite nous croyons que nous serons mieux en mesure d'évaluer les divers facteurs, les aspects, etc., qui y ont trait et de formuler des recommandations appropriées à notre propre gouvernement. A un moment donné, évidemment, il faudra discuter avec nos homologues des États-Unis, qui fixent exactement la même chose, et qui étudient le problème de leur propre point de vue. Nous devrions avoir des discussions ensemble, probablement à la fin de l'été ou au début de l'automne.

**M. Skoberg:** Est-ce que l'Administration de la Voie maritime du St-Laurent accepte les recommandations des parties intéressées et des usagers du canal? Avez-vous eu des audiences avec les intéressés ou est-

xte]

owing them an opportunity to make their case to the Authority before any decision is made in this regard?

**Mr. Camu:** So far we have delegated to our consultants the task of contacting every user or group of users or various associations that are using Seaway and of seeking their view to find out what kind of problems they have and determine in talking with them what their prospects are for the next five or ten years and various financial aspects as well. They will do this.

1005

as for public hearings it is too early for us to find out if there will be public hearings as we had previously in 1967. I would say normally that should the procedure. Once the two entities have agreed on a proposal it would be normal for us then to go before the public and seek their views. This is part of the procedure used twice in the past and we, at that time, received a lot of briefs. We listened to these people, and we had an exchange of questions and answers, and it was only after that the final report was made to the government.

**Mr. Skoberg:** In your estimates on revenue for charges for usage of the toll structure, how have you decided that this year? What formula are you using to estimate your revenues at this particular time?

**Mr. Camu:** At this particular time?

**Mr. Skoberg:** Yes, on the old charges?

**Mr. Camu:** Yes, the existing tariff is still good for this year. There will be no change in 1970 and for the Welland Canal it will go for one more year—in other words, for the year 1971 as well. It is based on how much traffic is anticipated, multiplied by the existing tariff, which gives us an idea of the anticipated revenue we hope to get for the forthcoming season of navigation.

**Mr. Skoberg:** Just to jump back again, if I may, to these consultants, were these consultants invited to take this study, or did you have these open for public tender. This is one of my common questions.

**Mr. Camu:** No, we invited the firm to study the project for us.

**Mr. Skoberg:** Why? did you not call for public tenders for consultants to study this?

**Mr. Camu:** It is a very, very difficult subject, very specialized, and what we did is what we do for all our

### [Interprétation]

que vous leur donnez l'occasion de présenter leurs points de vue auprès de l'Administration avant d'arriver à une décision à cet égard?

**M. Camu:** Jusqu'à maintenant, nous avons confié à nos conseillers la tâche de se mettre en communication avec les usagers, les groupes d'usagers ou les diverses associations qui empruntent la Voie maritime du St-Laurent, de leur demander le genre de problèmes qu'ils ont et d'essayer de déterminer, en parlant avec eux, quels sont leurs projets à l'égard des cinq ou dix années à venir ainsi que divers aspects financiers de la question. Ils vont le faire.

Quant à des audiences publiques, nous ne savons pas encore s'il y aura le genre d'audiences publiques, que nous avons tenues auparavant en 1967. Je dirais que normalement cela devrait être la façon de procéder. Une fois que les deux entités se seront mises d'accord sur une proposition, il serait tout à fait normal pour nous ensuite de chercher à connaître l'opinion publique à cet égard. Par deux fois nous avons fait ce sondage auprès du public, et à ce moment-là nous avions reçu beaucoup de mémoires. Nous avons écouté ces gens, nous avons eu un échange de questions et de réponses, et ce n'est qu'à la suite de ces rencontres qu'on a présenté un rapport final au gouvernement.

**M. Skoberg:** Dans vos prévisions budgétaires, comment établissez-vous cette année, les revenus que vous retirez des canaux à péage? Quelle formule employez-vous pour évaluer vos revenus à ce moment précis.

**M. Camu:** En ce moment?

**M. Skoberg:** Oui.

**M. Camu:** Le tarif en vigueur présentement vaut encore pour cette année. Il n'y aura pas de changement en 1970 et dans le cas du canal de Welland, ce tarif s'appliquera jusqu'en 1971. Le montant du tarif est fondé sur le volume du trafic prévu multiplié par le tarif actuel, ce qui nous donne une prévision des revenus que nous comptons recevoir lors de la prochaine saison de navigation.

**M. Skoberg:** Pour revenir à vos experts-conseils, ont-ils été priés de faire cette étude ou avez-vous lancé un appel d'offres? C'est là une des questions que je pose assez souvent.

**M. Camu:** Non, nous avons prié ces spécialistes d'étudier pour nous ce projet.

**M. Skoberg:** Pourquoi n'avez-vous pas lancé un appel d'offres aux spécialistes?

**M. Camu:** C'est un sujet très spécialisé et très complexe et nous avons fait, comme toujours, lorsque

## [Text]

engineering contracts and other work we are giving to consultants. We look through the files and look at all the solicitation that has been made to us by various firms at one time or another. We usually go through a lot of files which include biographical sketches of various people, their firm, what they have done in the past and so forth. It usually comes as a recommendation from our chief engineer, if it is for engineering type of work, or from our director of economics. In this case we asked him to look around to see who could do that type of work for us. We told him, here are the basic problems we will have to face at this time, in the early seventies with the United States and so forth; what would be your recommendation? He did that type of survey and we have a report from him, but the three of us decided to go along and invite that firm to do the work for us.

## [Interpretation]

nous donnons des contrats de travaux de génie à autres à des spécialistes. Nous examinons nos dossiers, nous examinons toutes les offres qui nous ont été faites par diverses sociétés de temps à autre. Nous passons en revue bon nombre de dossiers pour voir quels sont les antécédents de diverses personnes, entreprises où elles travaillent, ce qu'ils ont fait par le passé, etc. En plus normalement il nous vient des renseignements sous forme de recommandations de notre ingénieur en chef, s'il s'agit de travaux de génie, ou notre directeur de l'économique. Dans ce cas-ci, nous lui avons demandé de faire des recherches pour voir qui pourrait faire ce genre de travail pour nous. Nous avons présenté à notre fonctionnaire approprié les problèmes fondamentaux auxquels nous aurons à faire face à ce moment-ci au début des années 70 dans nos rapports avec les États-Unis et le reste. Quelle sera alors votre recommandation? Le fonctionnaire a question a fait son enquête, nous a présenté son rapport, mais ce sont mes deux collègues et moi qui avons décidé d'inviter la société à faire une étude pour nous.

**Mr. Skoberg:** I have a last question, Mr. Chairman. How long are the labour contracts in effect that you are directly involved with now? When do they come up again?

**Mr. Camu:** This is the third and last year, 1970.

**Mr. Skoberg:** They are still effective this year?

**Mr. Camu:** Yes, up until the end of this year. On December 31, 1970, is the end of it. It is really a three-year contract.

**Mr. Skoberg:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Trudel.

**Mr. Trudel:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Camu, you mentioned that you had lost, I understand, 45 per cent of the traffic on the wheat; would you have any idea if this was a divergence of traffic West rather than East on this wheat movement?

**Mr. Camu:** It is difficult to say at this time if most of the wheat went through the Port of Vancouver instead of the traditional route towards the Lakehead, the Seaway and down to the transfer points on the St. Lawrence. This is one of the questions we have asked our firm of consultants to examine and to determine for us if this is going to be a permanent feature or a permanent pattern in the future, or if it is going to be only a factor related to the world markets and the possibility of Canadian exports going East or West. As it is now, the dominant market for cereals for Canada has been the Pacific market and it was more advantageous to ship that way. However, we hope that there will be in the future a revival of the use of the Seaway

**Mr. Skoberg:** Dernière question, monsieur le président. Combien de temps encore les contrats de travail que vous avez en main présentement dureront-ils? Quand vous faudra-t-il les renouveler?

**Mr. Camu:** C'est la troisième et dernière année.

**Mr. Skoberg:** Ils sont toujours en vigueur cette année?

**Mr. Camu:** Oui, jusqu'à la fin de l'année. Ils expireront le 31 décembre 1970. C'est de fait, un contrat de trois ans.

**Mr. Skoberg:** Merci.

**Le président:** M. Trudel.

**M. Trudel:** Merci Monsieur le Président. Monsieur Camu, vous avez mentionné que vous aviez perdu, j'ai bien compris, 45 p. 100 du trafic du blé. Croyez-vous qu'il s'est agi alors d'un détournement du blé vers l'Ouest plutôt que vers l'Est?

**M. Camu:** Il est difficile de dire à l'heure actuelle la plus grande partie du blé a passé par le port de Vancouver plutôt que par notre route traditionnelle vers Lakehead, la Voie maritime, jusqu'aux points de transfert sur le St-Laurent. C'est une des questions que nous avons demandées à nos conseillers d'étudier pour essayer de déterminer pour nous si cela sera une tendance permanente dans l'avenir ou si c'est tout simplement un facteur relatif aux marchés mondiaux et la possibilité que les exportations canadiennes aillent vers l'Est ou vers l'Ouest. A l'heure actuelle, le marché prédominant des céréales canadiennes est le marché du Pacifique et il était plus avantageux de faire le transport en empruntant cet océan. Néan-

[exte]

tive to markets, especially the European market, it will come back and buy more cereals as they did in the past.

1010

**Mr. Trudel:** Were the terms of reference that were given to Carr Associates wide enough to anticipate changes in either the cargo that you are transporting or the way that cargo is transported through the seaway?

**Mr. Camu:** Yes, the terms are broad enough that we do not want to interfere with any concept that he may have that might be different from the traditional role which the seaway has been used. We do not think we should tell the consultant specifically, "Examine us, but do not examine that."

**Mr. Trudel:** Following the question that was asked by Mr. Skoberg, I understand this was given to this company because from what you have said, they were not qualified—was there a limitation placed on the type of services that they are going to render for the seaway?

**Mr. Camu:** Yes, it is related to the amount of time cause we said we would like to have this report at the latest by the end of May and we figured out an approximate amount to do this type of work. Since he had been given about six months to do it, we estimated that to carry this fully he would need about two or three senior advisers, a few younger or junior economists and so forth, multiplied by the number of days involved at so many dollars per day.

**Mr. Trudel:** Would you care to show the committee your estimates where this would appear.

**Mr. Camu:** Yes, Mr. Taylor will answer that.

**Mr. D. E. Taylor (Member, St. Lawrence Seaway Authority):** It is a specific item, Mr. Trudel. It is part of our regular operating budget and, as Dr. Camu has indicated, our estimate of the cost is based on the fact that it was a very short term study. It had to be completed in a specific period of time and our economics department worked out with the consultants the number of people they felt would be required to do it and the cost per individual, and this is what our estimate is based on. We have not, for purposes of our administration, indicated what our estimate of it is but we have very tight control over what we think should reach. I do not think it would be wise to say what we think the man should spend.

**Mr. Trudel:** Fine. This morning you were talking about a sum of \$53 million, I believe, in total, unless I am wrong. Mr. Camu, is that correct?

## [Interprétation]

moins, nous espérons qu'à l'avenir on s'intéressera de nouveau à emprunter la Voie maritime comme voie d'accès aux marchés mondiaux surtout les marchés européens dont les commerçants nous reviendront pour acheter plus de céréales qu'ils ne l'ont fait dans le passé.

**M. Trudel:** Le mandat de Carr Associates était-il assez vaste pour tenir compte des changements dans l'importance des cargaisons transportées ou dans la façon de les transporter par voie maritime?

**M. Camu:** Oui, le mandat était assez vaste pour ne pas les gêner s'ils se faisaient une idée différente du rôle traditionnel joué par la voie maritime. Nous ne voulions pas dire aux conseillers: examinez particulièrement cet aspect-ci ou encore cet autre aspect.

**M. Trudel:** Pour faire suite à la question de M. Skoberg — si j'ai bien compris, cette étude a été confiée à cette compagnie parce qu'elle était la plus compétente. Un montant maximum a-t-il été fixé à ses frais?

**M. Camu:** Oui, ses honoraires sont établis en raison du temps car nous leur avons demandé ce rapport pour la fin de mai au plus tard et nous avons calculé ce que valait ce genre de travail. Vu le délai de six mois que nous leur avons accordé, nous avons jugé qu'il leur faudrait, pour terminer le travail, 2 ou 3 conseillers seniors, plus quelques jeunes économistes, multiplié par le nombre de jours en cause et à raison de tant de dollars par jour.

**M. Trudel:** Où figurent ces chiffres dans vos prévisions budgétaires?

**M. Camu:** Monsieur Taylor va répondre à votre question.

**M. Taylor:** (Membre de la Voie Maritime du Saint-Laurent): C'est un article tout particulier, monsieur Trudel. Il fait partie de notre budget d'exploitation et, comme monsieur Camu l'a signalé, notre évaluation du coût se fonde sur le fait qu'il s'agissait d'une étude à court terme. Elle devait être terminée dans un certain délai et notre service économique a calculé avec les conseillers le nombre des personnes qui seraient nécessaires, ainsi que le coût par personne. Nous n'avons pas, aux fins de notre propre administration, indiqué quelle est notre propre évaluation, mais nous savons à peu de choses près, le coût maximum qu'elle doit atteindre. Il ne serait pas très sage, je crois, de stipuler combien d'argent la personne en cause doit dépenser.

**M. Trudel:** Vous parliez ce matin de \$53 millions, n'est-ce pas, monsieur Camu?

## [Text]

**Mr. Camu:** Yes, for 1970-71, that is the total program in the two votes you have there.

**Mr. Trudel:** In going over this, I have no way of knowing what the anticipated revenues will be for the seaway. Will you be able to procure this figure for me?

**Mr. Camu:** Yes, we expect to collect on tolls on the Welland Canal an amount of roughly \$3,420,000 this year plus an amount of approximately \$1,247,000 in miscellaneous income which is related to leases, licences and wharfage we collect from various industries and shipping companies using that stretch of the canal. For the other section of the seaway, we anticipate approximately \$17 million worth of tolls and other income to be collected from the Montreal-Lake Ontario section for the year 1970.

**Mr. Trudel:** Is the original \$5 million included in the \$17 million? Would it be \$22 million or is that \$17 million the total?

## ● 1015

**Mr. Camu:** No, the two should be added up. It is a total of more than \$20 million, about \$22 million.

**Mr. Trudel:** The revenues that we are talking about now are in the \$22 million range.

**Mr. Camu:** In that order, yes.

**Mr. Trudel:** Have you at any time anticipated in your projection that this would be a service that could be self-sufficient?

**Mr. Camu:** I think it was at the beginning, certainly by the team of experts that proposed the original tariff of tolls before the seaway opened. That was really part of the exercise they did at the time when they presented their first report on the tolls as such. In their first review that took place in 1957-58, they anticipated that the seaway would pay for itself in 50 years, that the whole project would be amortized, capital paid as well as interest, and that it would also take care of the operation and maintenance costs of the two sections of the seaway.

**Mr. Trudel:** At the rate of acceleration that has taken place in your amortization of capital and interest, could you give the Committee in a percentage form, what increase we would have to consider to come back to the original estimates that were made in 1957.

**Mr. Camu:** In order to be in . . .

**Mr. Trudel:** In order to balance the revenues against the cost of operation and amortization of capital.

## [Interpretation]

**M. Camu:** Oui, pour l'année 1970-71—pour tout programme correspondant aux crédits que vous avez devant vous.

**M. Trudel:** Je ne puis en aucune façon savoir quelle recette nous sommes en droit d'attendre de la voie maritime. Pouvez-vous m'éclairer?

**M. Camu:** Oui. Nous pensons percevoir environ \$3,420,000 cette année pour le canal Welland, sans compter \$1,247,000 de recettes diverses: baux, cences, droits de quai, provenant des industries et compagnies de navigation qui empruntent cette section du canal. Quant à l'autre tronçon de la voie maritime, le tronçon Montréal-lac Ontario, nous pensons percevoir environ 17 millions de dollars de péages ou autrement au cours de l'année 1970.

**M. Trudel:** Le \$5 millions original est-il compris dans cette somme de 17 millions ou s'il faut l'ajouter—ce qui donnerait \$22 millions.

**M. Camu:** Il faut l'ajouter. Ce qui fait environ \$22 millions.

**M. Trudel:** Les revenus dont nous parlons s'élèveront environ \$22 millions.

**M. Camu:** Oui.

**M. Trudel:** Croyez-vous que ce service fera ses frais d'exploitation au bout de 50 ans?

**M. Camu:** L'équipe spécialisée a dû le croire, lors de l'ouverture de la voie maritime. Cette considération entraîne une entrée en ligne de compte dans le premier rapport qu'elle a présenté sur les péages. Lors de la première revue faite en 1957-1958 elle a prévu que la voie maritime ferait ses frais dans 50 ans, que les investissements seraient amortis capital et intérêts, et que la recette suffirait en outre à payer les frais d'exploitation et d'entretien des deux tronçons de la voie maritime.

**M. Trudel:** A votre présent taux d'amortissement capital et de l'intérêt, quelle est, exprimée en pourcentage, l'augmentation nécessaire pour en revenir aux prévisions de 1957?

**M. Camu:** Afin de . . .

**M. Trudel:** Afin d'équilibrer les recettes et le coût de l'exploitation et l'amortissement du capital et des intérêts.

xte]

Mr. Camu: Yes, I think we have that figure. It would 25 to 30 per cent over and above that amount of money.

Mr. Trudel: Fine. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Camu, this matter of ours is an interesting one because I think the seaway is caught right in the middle of this squeeze-play that goes on now between the Department of Transport's wed intentions on the one hand to make all services operate on a pay-your-own-way basis and the situation that there is a limit. It is a law of economics, law of diminishing returns. You can go only so far on these tolls. There is a point of increase that you could reach where instead of increasing your revenue, goes the other way. You mentioned a figure of 20 to 30 per cent that probably would be necessary to put the canal . . .

Mr. Camu: It was 25 to 30 per cent.

Mr. Thomas (Moncton): It was 25 to 30 per cent, it?

Mr. Camu: Yes.

Mr. Thomas (Moncton): . . . on a self sustaining basis.

Mr. Camu: Based on the existing legislation and facts.

Mr. Thomas (Moncton): Yes. Have the United States suggested that something like 40 per cent would be necessary? Have they come out with any estimates?

Mr. Camu: That was in an unofficial report. It is true, it was reported in the press in the United States. At the time of the change of government when the preceding administration was replaced by the new Nixon administration, a report came out unofficially that an internal study had been conducted in the U.S. Department of Transportation that was looking after the corporation side in which they recommended an increase in tolls from 20 to 40 per cent would be needed to put the corporation back in line with the final proposal. That is correct, but it was not an official report.

Mr. Thomas (Moncton): Is it fair to ask for your opinion? How much validity is there in some of these claims that even a 20 per cent increase in tolls could result in a diversion of traffic to other areas? Is it a fair criticism?

Mr. Camu: I do not want to interfere with the work of consultants who really are looking at it, but . . .

### [Interprétation]

M. Camu: Il nous faudrait une somme de 25 ou 30 p. 100 plus élevée que la recette actuelle.

M. Trudel: Merci, Monsieur le Président.

Le président: M. Thomas.

M. C.E. Thomas (Moncton): Cette question de péage est très intéressante, Monsieur Camu, car la voie maritime du St-Laurent se trouve coincée entre l'intention arrêtée du ministère des Transports de la voir faire ses frais et l'opinion qu'il y a une limite à cette possibilité comme l'indique une loi de l'économique, la loi sur les rendements non proportionnels. Au-delà d'une certaine hausse au lieu d'augmenter, les recettes diminuent. Vous dites qu'il vous faudrait de 20 à 25 p. 100 de plus pour . . .

Mr. Camu: J'ai dit de 25 à 30 p. 100.

Mr. Thomas (Moncton): De 25 à 30 p. 100, n'est-ce pas?

Mr. Camu: Oui.

Mr. Thomas (Moncton): . . . pour que la voie maritime fasse ses frais.

Mr. Camu: En vertu de la loi et du tarif actuels, oui.

Mr. Thomas (Moncton): Les États-Unis n'ont-ils pas parlé de 40 p. 100?

Mr. Camu: Ce chiffre n'avait rien d'officiel; la presse des États-Unis l'a rapporté. C'était lors de l'avènement de l'administration Nixon. On parlait d'un rapport officieux sur une étude faite par le ministère des Transports des États-Unis. Il fallait, pour boucler, une augmentation de 20 à 40 p. 100. C'est exact, mais ce rapport n'avait rien d'officiel.

Mr. Thomas (Moncton): Puis-je vous demander votre opinion? Est-il vrai qu'une augmentation, ne serait-ce que de 20 p. 100 détournera le trafic?

Mr. Camu: Je ne voudrais pas m'ingérer dans le travail des conseillers qui étudient cet aspect, mais . . .

[Text]

Mr. Thomas (Moncton): No.

● 1020

**Mr. Camu:** . . . I think I can give you an indication based on our last official review at which time we looked at this problem very, very deeply as well as the report of our consultants, Kates and Associates, at that time, who did examine that in 1967. They said to us that if we went any further, say, a 50 to 100 per cent increase in tolls, we would lose about 1 million tons of ore which would be the first big block that would go to rail and other modes of transportation.

They said this would be the most sensitive one because it is a low commodity of high volume, and they indicated to us that if you go above a certain percentage you start losing, which is exactly in line with what you have said. It is the law of diminishing returns. You cannot squeeze a lemon beyond a certain point. After a while, you start losing, so that is why we are asking these firms of outsiders to look at it from an impartial point of view and tell us how far can we go in increasing tolls without losing it in traffic.

**Mr. Thomas (Moncton):** Do you think the statement is absolutely valid that if tolls are increased, the Seaway will lose this type of traffic? Is there not a possibility that even if there is no increase in tolls, this traffic will not use the Seaway anyway because it is going to use carriers that are too large for the Seaway? This argument that some people are putting forth may not be fair. Maybe this traffic would be diverted anyway and you could go ahead and raise your tolls and it would not affect the facilities.

**Mr. Camu:** You are correct. We know that other modes of transportation are also progressing. The unit freight train, for instance, which was not used three or four years ago, is now in operation. We also know, in relation to the iron ore, that the major source of ore for the United States for decades was the Mesabi Range in the State of Minnesota at the end of the lakes. Because these sources were depleted and they had to find another source, they turned towards Labrador, Quebec. However, in changing the legislation in that State, they have been able in the past few years to rework the low-grade ores and now this ore is flowing down again from Duluth to the steel plants on the shores of Lake Michigan and Lake Erie.

There is another factor worrying us and it is the fact that the Americans have opened a new super lock at Sault Ste. Marie. It is the new poll lock. They have four locks, like four parallel fingers, and most of the traffic is going there because our lock is more than 65 years old and does not have the same large dimensions. This new lock is more than 1,200 feet long and more than 110 feet wide, with a draft of about 30. I understand they are now building the first two super bulk carriers for lake traffic only and these ships will be

[Interpretation]

M. Thomas (Moncton): Non.

**M. Camu:** . . . je puis, je crois, vous donner indice, fondé sur notre dernière révision officielle. Nous avons examiné ce problème très attentivement ainsi que le rapport de nos conseillers Kates and associates qui avaient étudié ce problème en 1967. Seulement, une augmentation du tarif de 50 à 100 p. . nous vaudrait la perte d'environ un million de tonnes de minerai, premier secteur qui se détacherait de nous pour se diriger vers le rail et d'autres moyens de transport.

Ce serait là, nous ont-ils dit, le secteur le plus sensible, car il s'agit d'une denrée de grand volume mais de peu de valeur, et ils ont ajouté qu'au-delà d'un certain point, on subirait des pertes à cause de la diminution des rendements non proportionnels qui, comme vous l'avez dit, entre en jeu. On ne saurait aller trop loin, mais c'est pourquoi nous avons eu recours à une équité impartiale pour voir jusqu'où nous pouvons augmenter le tarif sans perdre de clients.

**M. Thomas (Moncton):** Est-il vrai, selon vous, qu'il y a une augmentation du tarif, l'Administration augmente le tarif, elle perdra ce genre de trafic? Peut-être que nous le perdrons de cette façon parce que le minerai sera transporté à l'avant dans des navires trop grands pour la Voie maritime. Le raisonnement de ces gens n'est peut-être pas juste. Le trafic sera peut-être détourné de toute façon et vous seriez alors en mesure d'augmenter vos tarifs.

**M. Camu:** Vous avez raison. Nous savons que d'autres modes de transport s'affirment. Les trains unitaires, par exemple, qui n'étaient pas employés il y a trois ou quatre ans, circulent maintenant. Nous savons aussi que, pendant des années, la principale source de minerai de fer des États-Unis était le Mesabi Range dans l'État du Minnesota. C'est après l'exploitation épuisée qu'ils se sont tournés vers le Labrador. Toutefois, il ont pu, en changeant la loi dans cet État, raffiner un minerai à faible teneur, et à nouveau ce minerai est acheminé de Duluth aux aciéries du Michigan et du lac Érié. Mais, autre sujet de préoccupation, les Américains ont construit une superécluse à Sault Ste-Marie. C'est la nouvelle écluse en forme de main qui comprend quatre écluses disposées parallèlement comme les 4 doigts de la main. C'est vers elle que le trafic sera dirigé la plus grande partie du temps, car notre écluse date de plus de 65 ans et n'est pas aussi grande. La nouvelle écluse mesure plus de 1,200 pieds de longueur, plus de 110 pieds de largeur, et une profondeur d'environ 30 pieds. Je crois savoir qu'ils construisent le premier de deux super-minéraliers qui transporteront 40,000 ou 45,000 tonnes. Il sera le premier d'une nouvelle génération de navires qui révolutionneront le transport du minerai sur les Grands lacs. Nous sommes

## Texte]

ole to carry about 40,000 or 45,000 tons in one single voyage. This is the first of a new generation of bulk lake carriers or lake vessels which will bring a new set of economics related to the movement of ore in the Great Lakes. We are very sensitive to this. No matter what you do with tolls, whether you recommend an increase or no increase, these are some of the factors that we have to be aware of.

**Mr. Thomas (Moncton):** I read a newspaper report not too long ago which you may have seen. It was probably exaggerated but it was to the effect that the St. Lawrence Seaway in a matter of a few years would become just an inland waterway something like the Hudson River, possibly.

**Mr. Camu:** A canoe route—I heard a canoe route.

**Mr. Thomas (Moncton):** Yes. This is an exaggeration but there is food for thought in that.

1025

In view of the fact that the government have stated their intention to put all these services on a pay-as-you-go basis, it becomes increasingly difficult to justify subsidizing one mode of transportation. For example, they are telling us now that we have to raise rail rates because the railways are going to be put on a pay-as-you-go basis and the user has to pay for the services.

So it could be that the study being made now will bring this out. The Seaway may have to increase their promotional efforts on what you might call local traffic, and that traffic may be able to bear higher rates. I do not know. I think you are going to have to forget a lot of this heavy ore where you are losing a lot of tonnage but you may have to go to this other type of traffic. Is that a fair assessment?

**Mr. Camu:** Yes, I think it is fair. We have looked at the problem of potential traffic, or traffic forecast, in this way. For the first decade of the Seaway we could see that every year you start by having the same block of traffic, and we built over that. In other words, we were guaranteed, more or less, so many million tons of ore, so many million tons of cereals, so many million tons of petroleum products, of coal, of newsprint, of pulp and paper, and on top of that, general cargo. For the rest, as in the case of potash, for instance, a few years ago we were hoping that another big block of potash would come down the Seaway for the European markets or the world markets and that this would come back every year as a traditional type of traffic, but it never materialized.

What you say is right. We are careful that these locks come back to us and then we are eager to find any other new type of traffic that could use water transportation as being the most economical way to

## [Interprétation]

touchés par ces innovations. Qu'importe ce que vous faites, que vous recommandiez l'augmentation du tarif ou sa réduction, ces facteurs entrent en ligne de compte.

**M. Thomas (Moncton):** J'ai lu l'autre jour dans un journal un article voulant que, dans quelques années, la Voie maritime du St-Laurent ne serait plus qu'une voie intérieure, un peu comme le fleuve Hudson.

**M. Camu:** Un cours d'eau pour le canotage, ai-je lu!

**Mr. Thomas (Moncton):** C'est une exagération, mais qui donne lieu à penser tout de même. Vu le fait que

le gouvernement veut que tous ses services fassent leurs frais, il est difficile de justifier la subvention d'un moyen de transport. Le gouvernement nous dit qu'il faut augmenter le tarif ferroviaire car les chemins de fer devront eux aussi faire leurs frais.

Peut-être l'étude en cours fera-t-elle ressortir cette conclusion. La Voie maritime devra peut-être augmenter sa publicité auprès du trafic «local», qui peut peut-être supporter une augmentation du tarif. Je ne sais pas. Il vous faudra, je crois, renoncer à une bonne partie du minerai de fer, à ce transport de fort tonnage, pour vous orienter vers d'autres secteurs. Est-ce juste?

**M. Camu:** Je le crois. Nous avions ainsi envisagé la question du trafic. Pendant les dix premières années, nous avions remarqué qu'il y avait tout d'abord une certaine quantité de trafic qui nous était assurée et que nous avons augmentée: tant et tant de millions de tonnes de minerai de fer, tant et tant de millions de tonnes de céréales, de charbon, de pâte de papier et de papier journal, et en plus de cela, des marchandises diverses. En outre, il y a quelques années, nous espérions transporter beaucoup de potasse vers les marchés européens ou mondiaux, mais il n'en a pas été ainsi.

Vous avez raison. Nous prenons garde de conserver nos clients et nous nous efforçons de découvrir des commerçants qui trouveraient leur profit à transporter des marchandises par voie d'eau entre les ports

## [Text]

move goods between a Canadian port and an overseas port or vice versa. That is part of the import-export trade. We are looking at that.

There are two things we did to — let us say to firm up that aspect, which is a delicate one. It is not easy. First we developed our own Economics and Development Branch. It is not a very big organization but they are looking after market analyses all the time. They follow markets and try to find out where goods are, why they are moved by rail or truck and whether they could be moved by ship more economically and so forth. We established these market traffic analyses or surveys about a year ago.

Secondly, in order to try to help the existing trade stay with us, we have started last fall on a tentative basis what we call a traffic news letter or something like a monthly traffic statistical sheet. It is very up-to-date with graphs and bars, charts and a small text, and this goes to about 3,000 or 4,000 addresses in North America and abroad. We hope to develop this further this year with U.S. co-operation. In other words, every month we give an exact picture of what went on the previous month in relation to traffic and so forth.

**Mr. Thomas (Moncton):** That is all, Mr. Chairman.

**Mr. McCutcheon:** I have a supplementary, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. McCutcheon.

**Mr. McCutcheon:** It is based on your comment that the potash development did not materialize. Is it a fair assumption that it was not the Seaway's fault but rather that of other modes of transportation in Canada which maybe formed a bit of a bottleneck so that it did not get out to the head of the lakes but went across the border and into the United States?

**Mr. Camu:** I think that is a fair assessment. I cannot answer your question directly because we in the Seaway do not operate the vessels; the fleets are private fleets. We just operate the waterway and others are using it and, of course, we try to help them look after the trade but it is their prime responsibility. If they were able to establish a new road, let us say from Saskatchewan straight to the Lakehead and then by ship, fine; we would welcome that indeed. But this has not materialized. It think you are correct.

**Mr. McCutcheon:** This was the bottleneck?

**Mr. Camu:** I think so.

**The Chairman:** Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Has the tonnage on the Seaway moved up or down in the last decade? Is your tonnage increasing?

## [Interpretation]

canadiens et les ports outre-mer ou vice-versa. Ces soucis font partie du commerce extérieur.

Nous avons essayé deux remèdes pour affermir cette situation plutôt délicate. Ce n'est pas facile. Tout d'abord, nous avons établi notre propre service d'économie. Il ne compte pas un personnel très nombreux mais il fait constamment l'analyse des marchés. Il examine les marchés et essaie de trouver où se trouvent les denrées, pourquoi elles sont transportées par chemin de fer ou par route, si elles pourraient l'être plus économiquement par voie d'eau, ainsi de suite. Nous avons commencé cette analyse des marchés il y a environ un an.

Deuxièmement, pour essayer de conserver nos clients, nous avons, l'automne dernier et à titre provisoire, commencé à publier ce que nous appelons un bulletin statistique mensuel. Cette publication est très à la page, dotée de statistiques sur le trafic appuyées par des graphiques, des tableaux et un texte bref. Elle est adressée à 3,000 ou 4,000 personnes en Amérique du nord et à l'étranger. Nous espérons pouvoir lui donner plus d'importance, avec la collaboration des États-Unis. Bref, nous donnons chaque mois des renseignements sur le trafic et les questions connexes du mois précédent.

**Mr. Thomas (Moncton):** C'est tout, merci.

**M. McCutcheon:** J'aurais une question complémentaire.

**Le président:** Monsieur McCutcheon.

**M. McCutcheon:** Au sujet du transport de la potasse ce n'était pas la faute de la Voie maritime. N'était-ce pas plutôt celle des autres moyens de transport au Canada qui, n'ayant pu empêcher la formation d'un petit embouteillage, n'ont pas pu amener la potasse la tête des lacs mais l'ont détournée vers la frontière américaine des États-Unis?

**M. Camu:** C'est juste. Je ne saurais répondre de façon directe, car nous, de la Voie maritime ne dirigeons pas le mouvement des navires, mais seulement la Voie maritime. S'il était possible d'établir une nouvelle route de la Saskatchewan jusqu'à Lakehead pour ensuite la relier au navire, très bien. Mais il n'est pas ainsi. Vous avez raison.

**M. McCutcheon:** C'était là l'embouteillage?

**M. Camu:** Je le crois.

**Le président:** M. Horner.

**M. Horner:** Au cours des dix dernières années, le tonnage a-t-il augmenté sur la Voie maritime?

[Texte]

1030

**Mr. Camu:** This is the annual Traffic Report. It is a separate publication from the Annual Report. The Annual Report deals with the financial aspects, the review, the over-all work we did and so forth, but this gives you a very detailed and complete picture for every year. It is a separate publication issued jointly by the Corporation and us. To give you an idea of the traffic, I can say roughly that in ten years, the traffic on the St. Lawrence has more than doubled.

The first year, after the opening of the Seaway in 1959, 20 million tons of cargo were carried between Montreal and Lake Ontario, and within a decade we were able to increase that. Last year, despite the 14 per cent decrease, due to the reasons I gave earlier, 41 million tons of cargo were carried between Montreal and Lake Ontario. For the Welland Canal, the proportion is about the same but you can add another 10 million for inter-lake traffic. So, the Welland Canal had around 53 million tons of cargo for the year 1969. These are the final figures. They will be published in the traffic report for 1969 which will be available in a few weeks.

**Mr. Horner:** How far are you off the tonnage target projected when the Seaway was built?

**Mr. Camu:** We were almost on target in 1966, the best year we ever had. We had almost 49 million tons of traffic. The experts, at the time of the original projection before the Seaway opened, said it would take 10 years to reach 50 million tons. That would be the year 1968. We were almost there in 1966. But every year after that, a major strike or something else happened, and we were unable to hit that magic figure of 50 million tons. We hope that in 1970, we will be able to reach it.

**Mr. Horner:** Why then have you had difficulty if you're almost there in amortizing the Seaway over 50 years? What is the problem apart from increasing the rate from the tonnage?

**Mr. Camu:** There are two: interest rates and increasing operating costs. The operating costs in the original scheme were considered as fixed. In other words they said it will cost you so many million tons every year to operate the Seaway and this was fixed for 50 years. That was impossible. With our own employees being unionized, with contract re-negotiations and so forth, the costs were bound to increase every two or three years with the renewal of every contract agreement. It was just impossible—because of that factor, and also because of the interest rates.

[Interprétation]

**M. Camu:** Voici le rapport annuel sur le trafic. C'est une publication distincte du rapport annuel qui traite de l'aspect financier, de la révision, du travail que nous avons fait, et ainsi de suite. Mais vous y trouvez une étude détaillée pour chaque année. C'est une publication distincte publiée conjointement par la Corporation et nous-mêmes. Je peux vous dire qu'en dix ans, le trafic a plus que doublé sur la Voie maritime du Saint-Laurent.

La première année, après l'inauguration de la Voie maritime, en 1959, 20 millions de tonnes de marchandises ont été transportées entre Montréal et le lac Ontario et, dans les dix années qui ont suivi, le tonnage a augmenté. Ainsi, l'année dernière, malgré une baisse de 14 p. 100 à la suite des raisons que je vous ai données plus tôt, 41 millions de tonnes de marchandises ont été transportées entre Montréal et le lac Ontario. Quant au canal Welland, la proportion est à peu près la même, mais on peut ajouter 10 millions de tonnes pour le trafic qui se fait entre les lacs. Il s'est donc transporté environ 53 millions de tonnes de marchandises en 1969 dans le canal Welland. Voilà les derniers chiffres qui seront publiés dans le rapport sur le trafic de 1969. Vous pourrez obtenir ce rapport d'ici quelques semaines.

**M. Horner:** Est-on encore bien loin de l'objectif qu'on s'était fixé lors de la construction de la Voie maritime?

**M. Camu:** Nous l'avons presque atteint en 1966, qui a été notre meilleure année. Nous avons vu environ 49 millions de tonnes de marchandises cette année-là. Les spécialistes nous avaient dit, avant l'inauguration de la Voie maritime, qu'il nous faudrait 10 ans avant d'atteindre 50 millions de tonnes. C'aurait dû être en 1968. Nous étions presque là en 1966, mais, chaque année, par la suite, il y a eu une grève importante ou quelque chose du même genre qui nous a empêchés d'atteindre le chiffre magique de 50 millions de tonnes. Nous espérons cependant pouvoir l'atteindre en 1970.

**M. Horner:** Comment alors expliquez-vous les difficultés que vous avez eues si vous vous trouvez si près de votre objectif, pour amortir le coût de la Voie maritime en 50 ans? Quel est le problème principal à part celui d'augmenter le tonnage?

**M. Camu:** Il y en a deux : les taux d'intérêt et l'augmentation des frais d'exploitation. A l'origine, on avait supposé que les frais d'exploitation seraient fixes. Autrement dit, l'exploitation de la Voie maritime devait nous coûter chaque année un nombre fixe de millions de tonnes durant 50 ans. C'était des prévisions impossibles à réaliser. Avec les syndicats auxquels appartiennent nos propres employés et avec la négociation collective, il était à prévoir que nos frais augmenteraient tous les deux ou trois ans avec le renouvellement de chaque convention collective. Ce facteur et

[Text]

[Interpretation]

**Mr. Horner:** With regard to your operations on the Seaway, has the number of your employees gone up or down?

**Mr. Camu:** The number of employees is fairly stable. Our operation is a night and day one—seven days a week from April 1 until December 23—and our payroll being over a 12-month employment, the number is pretty steady. It is a little bit down for one reason. The construction work anticipated about four or five years ago was also for the construction of some super locks. In other words, the continuation of the work we are now doing. So far, this project has been put aside and, because of that, we reduced our work force, both in engineering and in construction.

**Mr. Horner:** You have not been able to reduce your work force through automation?

● 1035

**Mr. Camu:** Yes, we did reduce the work force a bit. We have now approximately 1,612 employees. A year ago, we had about 1,700.

**Mr. Horner:** To go back to your users-pay concept, was not the original intent that the Seaway be a service for export industries in Canada and the United States? Was this not the original purpose and intent of building the Seaway?

**Mr. Camu:** The concept of the Seaway, of course, was not new. It was the size of the system that changed. Before 1958, there was an average of about 10 to 12 million tons of traffic in the Seaway. The dominant staples at that time were wheat and other cereals. These were already on the export market.

One of the main points, I think, in building the Seaway, was the elimination of transfer costs which allowed the exporters of cereals and wheat to reach the elevators of the Lower St. Lawrence at much reduced costs, enabling them to compete on world markets for many, many years after that.

aussi celui des taux d'intérêt nous ont donc fait dépasser toutes les prévisions.

**M. Horner:** Pour ce qui est de l'exploitation de la Voie maritime, est-ce que le nombre de vos employés a augmenté ou diminué?

**M. Camu:** Le nombre des employés est resté à peu près stable. La Voie maritime est ouverte jour et nuit, sept jours par semaine, du 1<sup>er</sup> avril au 23 décembre, et les salaires sont distribués sur une période de douze mois par année. Le nombre d'employés est toujours à peu près le même quoiqu'il ait légèrement baissé pour une raison bien particulière. Les travaux de construction prévus il y a quatre ou cinq ans comptaient la construction d'écluses géantes, en d'autres termes la continuation du travail que nous sommes en train de faire. Or, jusqu'à présent, ce projet a été mis de côté et nous avons donc diminué notre effectif du côté des ingénieurs et des employés de la construction.

**M. Horner:** N'avez-vous pas pu réduire votre effectif avec l'automation?

**M. Camu:** Oui, nous l'avons légèrement réduit.

Nous avons maintenant environ 1,612 employés alors que l'an dernier, nous en avions environ 1,700.

**M. Horner:** Pour revenir à votre concept du paiement par les usagers, est-ce que l'intention n'était pas lors de la construction de la Voie maritime, d'en faire un service pour les industries d'exportation du Canada et des États-Unis? N'était-ce pas là l'idée originale qui nous a poussés à l'aménagement de la Voie maritime?

**M. Camu:** Le concept de la Voie maritime n'était évidemment pas nouveau. C'est en envergure que le système s'est modifié. Avant 1958, il y avait une moyenne de 10 à 12 millions de tonnes de marchandises qui passaient dans la Voie maritime. Il s'agissait alors surtout de blé et d'autres céréales qui se trouvaient déjà sur le marché d'exportation.

L'élimination des frais de transbordement a été, je crois, l'un des buts principaux de la construction de la Voie maritime. Elle a permis aux exportateurs de céréales et de blé d'atteindre les élévateurs du Bas-Saint-Laurent à prix très réduits et de soutenir la concurrence sur les marchés mondiaux durant de nombreuses années.

**M. Horner:** Oui.

**M. Camu:** Il y a aussi eu un autre facteur intéressant. En effet, dès la disposition de l'embouteillage, les navires des Grands lacs ont été capables de se rendre jusqu'à Sept-Îles et d'en revenir avec une cargaison de minerai de fer. Ce trafic complémentaire a donc contribué à maintenir le tarif assez bas et à obliger les autres à maintenir des tarifs passablement bas, à l'avantage de l'expéditeur canadien.

**Mr. Horner:** Yes.

**Mr. Camu:** Another interesting factor was that the big lakers were able, the day that the bottleneck was removed, to go down as far as Sept-Îles, and then come back with a load of iron ore. This complementary traffic kept rates low, and forced others to maintain pretty low tariffs over-all, to the advantage of the Canadian shipper.

## [Texte]

Mr. Horner: Is the Seaway growing, in size, as fast as the ships? The whole shipping industry, in size of boats, has grown tremendously in the last decade. In essence, is the Seaway not as small as it used to be?

Mr. Camu: The new channels we are building, of course, will be bigger but everything is governed by the first lock in Montreal, the St. Lambert lock. The dimensions are fixed. The biggest ship we can get in there would be 730 feet long, 75 feet 6 inches across, with a draft of 25 feet 9 inches. That is the physical limit. There is no other way out unless we start rebuilding these locks double in size and that would take a very long time. There is an interesting fact which we have noticed, however, which corroborates what you have said. The new ocean ships and, for that matter, the new fleet of Canadian lakers were built for maximum Seaway size.

Mr. Horner: Yes.

Mr. Camu: They did not exist in 1959 but any new ship that was laid down was built to the maximum size that could use the existing locks. We have seen a lot of new ocean ships coming into the Seaway in the past five years, very modern and carrying a lot of goods. On the other hand, you are right that the move to super tankers of 100,000-200,000 tons and so forth is completely out of the reckoning for this system. They cannot even reach Quebec City, some of them. It is impossible.

Le président: Monsieur Trudel.

Mr. Trudel: What would be the maximum tonnage, in the dimensions that you have stated, that you can accommodate in the locks at the present time, Mr. Camu?

Mr. Camu: The biggest lock in the system?

Mr. Trudel: The biggest ship.

Mr. Camu: The biggest ship in tonnage?

Mr. Trudel: Yes. You gave the size, the outside dimensions, but in tonnage—what would be the biggest?

Mr. Camu: The typical laker can carry 28,000 to 29,000 tons in one load, one way, one lockage. The biggest ocean ships that we had in 1969, fully loaded, with these dimensions were around 22,000 tons.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

## [Interprétation]

M. Horner: Est-ce que la Voie maritime s'élargit aussi rapidement que les navires? L'industrie a produit des navires de dimensions de plus en plus importantes depuis les dix dernières années. Est-ce que la Voie maritime est toujours aussi étroite qu'auparavant?

M. Camu: Les nouveaux chenaux que nous sommes en train d'aménager seront évidemment plus grands, mais tout est en fonction de la première écluse qui se trouve à Montréal, l'écluse Saint-Lambert. Ses dimensions sont fixes. Le plus grand navire qui pourrait y passer ne devrait pas excéder 730 pieds de longueur, 75 pieds et 6 pouces de largeur et 25 pieds et 9 pouces de tirant d'eau. Voilà les dimensions matérielles maximales. Il n'y a rien à faire sinon de doubler les dimensions des écluses, ce qui prendrait beaucoup de temps. Il y a un fait intéressant toutefois, que nous avons pu observer et qui vient corroborer ce que vous avez dit. Les nouveaux océaniques et, d'ailleurs, la nouvelle flotte de navires des Grands lacs ont été construits au fonction des dimensions maximales de la Voie maritime.

M. Horner: Oui.

M. Camu: Après 1959, tout nouveau navire a été construit en fonction des écluses. Nous avons ainsi vu au cours des cinq dernières années, beaucoup d'océaniques très modernes qui transportaient beaucoup de marchandises, emprunter la Voie maritime. D'autre part, vous avez raison pour ce qui est des immenses navires-citernes de 100,000 à 200,000 tonnes. Il est inutile d'y songer en fonction de la Voie maritime car, bien souvent, ils ne peuvent même pas se rendre à Québec. C'est impossible.

The Chairman: Mr. Trudel.

M. Trudel: D'après les dimensions que vous nous avez données, quel serait le tonnage maximal du plus gros navire que pourraient recevoir les écluses en ce moment. Monsieur Camu?

M. Camu: La plus grande écluse?

M. Trudel: Le plus gros navire.

M. Camu: Le plus gros navire au point de vue tonnage?

M. Trudel: Oui, vous avez donné les dimensions extérieures, mais quel est le tonnage maximal?

M. Camu: Le navire des Grands lacs typique peut transporter de 28,000 à 29,000 tonnes de marchandises et les plus gros océaniques que nous avons vus en 1969, avaient une capacité maximale de 22,000 tonnes, selon les dimensions requises.

M. Trudel: Merci beaucoup, monsieur le président.

## [Text]

**Mr. Horner:** You are all right for a little while on tonnage but not necessary on size.

● 1040

**Mr. Camu:** That is correct.

**Mr. Horner:** We were told a year or two ago in Vancouver that they could move grain from Vancouver to Europe in the largest ocean tankers just as cheaply as that same grain could move through the St. Lawrence Seaway because of the difference in the size of the ships. Do you think that would be so?

**Mr. Camu:** This is one of the matters our consultants are going to look at. There are two alternatives, and we would like to know too. The Panama Canal has a toll, like us. It is the system closest to our own system. They can also go the other way, by the Indian Ocean and around South Africa and back. It depends on the route. We would like to find out about both, but I still think it is cheaper, if your market is the European Common Market to use the St. Lawrence Seaway—the Great Lakes, the Seaway, and the Gulf.

**Mr. Horner:** It used to be that 50 per cent of the tonnage that moved through the St. Lawrence Seaway was grain. This has come down quite a bit I would imagine.

**Mr. Camu:** Yes. The single highest commodity today in the system is iron ore, and it is more than one third of the over-all traffic.

**Mr. Horner:** Down about one third, and iron ore makes up two thirds or 50 per cent?

**Mr. Camu:** No, I am sorry. I said iron ore today represents, as a single commodity, one third of total traffic.

**Mr. Horner:** Oh, I see. Well, what is grain then? Just about the same?

**Mr. Camu:** Yes. That includes soybeans, barley, and all the others, and wheat as well.

**Mr. Horner:** The Welland Canal does not constitute a bottleneck today. Was there not some thought some time ago of building a second canal?

**Mr. Camu:** Yes. It was around 1964. We had some congestion on the Welland Canal, ships waiting day

## [Interpretation]

**M. Horner:** Ça peut toujours aller pour le tonnage mais ce sont les dimensions du navire qui causent parfois les problèmes.

**M. Camu:** C'est exact.

**M. Horner:** A Vancouver, on nous a dit, il y a un ou deux, que le prix du transport des céréales de Vancouver en Europe dans de très grands navires citernes, n'était pas plus élevé que le prix du transport des mêmes céréales à travers la voie maritime à cause de la différence de dimensions des navires. Croyez-vous que c'est vrai?

**M. Camu:** C'est l'une des questions que nos spécialistes vont étudier. Il y a deux possibilités là-dedans que nous aimerais bien approfondir. Le canal de Panama est lui aussi une voie navigable à péage tout comme la Voie maritime. C'est le système le plus rapproché du vôtre. Par contre, les navires peuvent aussi prendre l'Océan Indien, passer autour de l'Afrique du Sud puis revenir. Tout dépend du parcours. Dans les deux cas, nous aimerais voir ce qu'il en est, mais je pense qu'il est encore plus économique pour atteindre le marché commun européen, par exemple, de suivre la Voie maritime du Saint-Laurent c'est-à-dire les Grands lacs, la Voie maritime et le golfe.

**M. Horner:** Autrefois, les céréales constituaient plus de 50 p. 100 du tonnage de marchandises qui franchissaient la Voie maritime. J'imagine que ce pourcentage a beaucoup baissé depuis.

**M. Camu:** Oui. Maintenant, c'est le minerai qui constitue le plus fort tonnage pour une marchandise de fer unique. Il représente plus du tiers du tonnage global.

**M. Horner:** Les céréales ont donc baissé d'un tiers le minerai de fer représente les deux tiers ou 50 p. 100, dites-vous.

**M. Camu:** Non, je m'excuse; j'ai dit que le minerai de fer représente le tiers du trafic.

**M. Horner:** Alors, qu'est-ce qu'il en est pour les céréales? Le pourcentage est-il resté à peu près le même?

**M. Camu:** Oui, y compris les graines de soya, l'orge et toutes les autres ainsi que le blé.

**M. Horner:** Le canal Welland ne constitue pas vraiment un goulet, aujourd'hui. N'était-il pas question, à un moment donné, de construire un deuxième canal?

**M. Camu:** Oui, vers 1964. Il y avait alors un certain embarras dans le canal Welland; de nombreux

## Texte]

fter day, and so forth. But we embarked on a very extensive program of modernization of the Welland Canal. We introduced new traffic controls. We have changed many features. We changed the hydraulics at many points, and we were able to cure the problem.

**Mr. Horner:** I see. One further question. Would it be fair to say that in order to put the Seaway on a pay-as-you-go basis, you would have to double the rates? You have an expenditure of \$53 million and an income of \$22 million. You would almost have to double the users' rates, would you not?

**Mr. Camu:** Mr. Taylor will comment on that.

**Mr. Taylor:** The \$53 million also includes a request for loans for construction of the new part of the by-pass on the Welland Canal, and that amount is not operating expenses.

**Mr. Horner:** That takes in about \$9 million of your expenditures.

**Mr. Taylor:** That is for the Welland Canal, sir, \$9.4 million. Dr. Camu has indicated that the toll system would be in the order of 25 to 30 per cent. That is based on some rather deep crystal ball gazing. What would the traffic be over 50 years? What are the capacity limits of the Seaway?

**Mr. Horner:** It is understandable that the Seaway gives a tremendous economic advantage to what you might call central Canada, to the harbours along it, Montreal and Toronto specifically, and maybe even Hamilton. There is a tremendous economic advantage to people other than those who are actually using the Seaway, in employment and so on. Would you not agree?

1045

**Mr. Taylor:** I would like to agree, but I must be fair and say that there was a study done this year by the province of Ontario which did not give the Seaway that much credit.

**Mr. Horner:** Well, studies are made to prove points. The point I am trying to make is that it is hardly fair to put the Seaway on an absolute users-pay basis because you have many indirect beneficiaries living along the Seaway who are not necessarily users of the Seaway. Do you understand what I mean?

**Mr. Taylor:** I understand it perfectly, Mr. Horner. I will leave that to the Committee to decide. I would like to elaborate. There are a couple of points that are very close to that. In order to get a kind of general

## [Interprétation]

navires attendaient jour après jour et ainsi de suite, mais nous avons mis sur pied un programme intensif de modernisation du canal Welland. Nous avons installé un nouveau système de contrôle du trafic. Nous avons changé bon nombre de choses dont le système hydraulique à plusieurs endroits du canal. Nous avons finalement pu remédier au problème.

**M. Horner:** Je vois. Une dernière question. Est-ce qu'il serait juste de dire que si l'on voulait faire payer les dépenses de la voie maritime par les usagers, il faudrait doubler le taux de péage, actuellement en vigueur? Vous avez des dépenses de 53 millions de dollars et un revenu de 22 millions de dollars. Il vous faudrait donc pratiquement doubler le taux de péage.

**M. Camu:** Monsieur Taylor va répondre.

**M. Taylor:** Les 53 millions de dollars comprennent aussi une demande de prêt pour la construction de la nouvelle partie de la déviation dans le canal Welland et ce montant n'a rien à voir avec l'exploitation de la Voie maritime.

**M. Horner:** Cela représente environ 9 millions de dollars.

**M. Taylor:** En effet, \$9,400,000 vont au canal Welland. M. Camu a indiqué que le péage couvrirait de 25 à 30 p. 100 des frais. Voilà qui est fondé sur des prévisions pour le moins approximatives. Quel sera le trafic pour une période de 50 ans? Quelle est la capacité limite de la voie maritime?

**M. Horner:** Il est bien sûr que la Voie maritime du Saint-Laurent présente un avantage économique énorme pour le centre du Canada, tout particulièrement pour les ports de Montréal et de Toronto et même pour celui de Hamilton. Elle présente par ailleurs un très grand avantage économique pour des gens qui ne l'utilisent pas, dans le domaine de l'emploi, par exemple. N'êtes-vous pas d'accord?

**M. Taylor:** J'aimerais bien être d'accord avec vous là-dessus, mais je dois être juste et dire que cette année la province de l'Ontario a fait une étude qui n'a pas été trop favorable à la Voie maritime.

**M. Horner:** Oui, mais on fait des études pour essayer de prouver des points établis au départ. Ce à quoi je veux en venir, c'est qu'il ne serait peut-être pas tout à fait juste de faire assumer tous les frais de la Voie maritime par ses usagers uniquement parce qu'il y a bon nombre d'avantages indirects pour ceux qui vivent le long de la Voie maritime sans pour autant l'utiliser. Voyez-vous ce que je veux dire?

**M. Taylor:** Je vois très bien ce que vous voulez dire. Monsieur Horner et je laisse au Comité le soin de prendre la décision. Cependant, j'aimerais élaborer un peu sur quelques autres points qui s'y rattachent de

## [Text]

assessment and hopefully a completely unbiased look at it, we have asked Mr. C. W. Carr to look at this whole situation. His terms of reference are very broad. We do not want any indication that he has any preconceived notions at all.

Mr. Skoberg asked whether other people would be making contributions. It is our desire that the major contributions—all the contributions if necessary—to Mr. Carr be made by people who use the Seaway.

**Mr. Horner:** Maybe this question has been asked, and if it has you can just tell me and I will not bother to pursue it. What about the feasibility of keeping the Seaway ice-free, perhaps down as far as Toronto? Is there any feasibility in this? Can you give the Committee some idea?

**Mr. Camu:** Yes, I think I can say a few words on that. In the past decade we have been able to extend the season of navigation by one month, and in the past two or three years, near and around the two lowest locks close to Montreal where the difficult part is because it is the coldest section of the Seaway, we have been able to change the hydraulics and modify some of the structures. We have cut one or two artificial islands to change the channel and so forth.

By doing these things, as well as having the extensive equipment that we have, which includes air bubbling and portable heaters and other kinds of equipment, we have been able to increase the flow and so forth, and we hope that with this kind of equipment we will be able to extend the season a little bit longer on a short-run basis. If we can prolong the season by another week or 10 days at the end, and perhaps open a bit earlier in the spring, this might be a good objective for the next five years. But to transform the Seaway into a 12-month operation overnight, we do not have the answers. We do not have the experience or the techniques. We have not reached that point.

**Mr. Horner:** I hate to be taking up all this time, but you have introduced an interesting subject. There has been a great deal of talk about air bubbling, and that it should be used to a greater extent around the harbour at Churchill. Has it proven to be relatively helpful in the Montreal area?

**Mr. Camu:** We are using it on both sides of our gates throughout the winter to keep the gates in the water, not in the ice. Each lock chamber is emptied for the season at the end of December and stays empty until spring. But the gates themselves on either side are kept free by the air bubbling system. The system is good in

## [Interpretation]

très près. En vue d'obtenir une sorte d'évaluation générale et un point de vue aussi objectif que possible sur la situation, nous avons demandé à M. C. W. Carr d'étudier la question. Son mandat est très étendu. Nous espérons fortement qu'il n'a aucune idée préconçue sur le sujet.

M. Skoberg demande si d'autres gens apporteraient des contributions. Nous souhaitons que les contributions majeures, toutes les contributions si nécessaires au travail de M. Carr soient faites par les usagers de la Voie maritime.

**M. Horner:** Peut-être a-t-on déjà posé la question mais vous n'aurez qu'à me le dire et je vais laisser tomber. Serait-il possible de tenir la Voie maritime libre de glace jusqu'à Toronto, par exemple. Y a-t-il là une possibilité éventuelle?

**M. Camu:** Oui je pense pouvoir dire quelques mots là-dessus. Au cours des dix dernières années, nous avons été en mesure de prolonger d'un mois la saison de la navigation et au cours des deux ou trois dernières années, nous avons réussi à changer les conditions hydrauliques et à modifier la structure des deux écluses les plus proches de Montréal là où la difficulté la plus grande se présente parce que c'est la partie la plus froide de la Voie maritime. Nous avons aussi percé une ou deux îles artificielles pour modifier le chenal.

Avec tous ces travaux et aussi à l'aide de l'équipement hautement spécialisé que nous avons à notre disposition, c'est-à-dire des appareils de production de bulles d'air et des appareils chauffants portatifs entre autres, nous avons été en mesure d'augmenter le débit de l'eau et nous espérons qu'avec un tel équipement nous serons en mesure de prolonger encore un peu la saison de la navigation. Nous allons essayer de prolonger la saison d'une dizaine de jours en fermant un peu plus tard et en ouvrant un peu plus tôt au printemps. Ce serait peut-être un excellent objectif pour les 5 prochaines années. Par contre, pour ce qui est de l'idée de transformer la Voie maritime du jour à l'heure suivante en une voie navigable à longueur d'année, c'est présentement impossible. Nous n'avons pas l'expérience, ni les connaissances nécessaires. Ce point n'a pas encore été atteint.

**M. Horner:** Je suis désolé de prendre tout ce temps mais vous venez de lancer un sujet des plus intéressants. On a beaucoup parlé de l'injection des bulles d'air, et d'utiliser davantage cette méthode autour du port de Churchill. Est-ce que ce système s'est avéré réellement utile dans la région de Montréal?

**M. Camu:** Nous l'utilisons des deux côtés des écluses pendant l'hiver pour que les portes se trouvent toutes dans l'eau et non pas dans la glace. On vide les chambres des écluses à la fin de décembre et on les garde ainsi jusqu'au printemps, mais les portes elles-mêmes sont toujours dans l'eau grâce au dispositif

[Exte]

gnant water. It is no good in moving water, because at the time they reach the top, as in our system here, bubbles are perking at the surface maybe 50 feet away. So in the case of moving water a very extensive system is required, with all kinds of equipment around, especially air compressors, and that is very expensive.

**Mr. Horner:** I am going to close with this one statement for the Chairman. I would certainly like to think that in all the travelling we are going to be doing, some day we can take this Committee up for an honest and sincere look at the Port of Churchill to see whether or not we cannot be doing more there along the lines of lengthening the season, as we have done along the St. Lawrence Seaway. The season has remained relatively static there for the last 50 years, of 26 days or something, and surely if we can lengthen the Seaway a month in the past five years and if we propose to lengthen it another 10 days in the next five years, surely we cannot say to ourselves that we have done what we could at Churchill.

**The Chairman:** I think just before you arrived, Mr. Horner, there was an invitation extended by Mr. Camu to visit the canals.

**Mr. Horner:** Well, I would like to see the canal and I would like to see Churchill too, and I want the Committee to see it.

**The Chairman:** Mr. Rock.

**Mr. Rock:** Mr. Camu, you were mentioning before that you have extended the opening dates, and also you have made the closing dates later. In this way you have extended navigation one month. What day do you expect to open the canal this year?

**Mr. Camu:** April 1.

**Mr. Rock:** That is April Fool's Day.

**Mr. Camu:** I would like very much to open on March 31 psychologically, and it would be the first time ever. However, the ice, according to the first reports we have, is very thick, especially in Lake St. Louis, and the icebreakers are not there yet.

1050

**Mr. Rock:** Well that is funny, Lake St. Francis ice is only six inches thick this year. Previously it was about eighteen inches but this year it is not thick at

[Interprétation]

d'injection de bulles d'air. Il donne d'excellents résultats en eau stagnante, mais non en eau courante. En effet, lorsqu'il y a du courant, les bulles atteignent la surface de l'eau à une cinquantaine de pieds de leur point d'origine, bien souvent. En eau courante, il faut donc avoir un système très étendu, avec un équipement élaboré et des compresseurs d'air qui sont particulièrement coûteux.

**M. Horner:** Je vais terminer avec ces dernières paroles à l'intention du président. Avec tous les voyages que nous allons devoir faire, j'espère bien qu'un jour les membres du Comité pourront jeter un solide coup d'oeil au port de Churchill pour voir s'il n'y aurait pas moyen de prolonger la saison de la navigation tout comme on l'a fait dans le cas de la Voie maritime. La saison est demeurée à peu près la même depuis 50 ans: elle est d'environ 26 jours. Or, si on a pu prolonger d'un mois la saison pour la Voie maritime, au cours des 5 dernières années, et si nous songeons à la prolonger d'encore 10 jours au cours des cinq prochaines années, je ne crois pas que nous puissions dire que nous avons fait tout notre possible pour Churchill.

**Le président:** Juste avant que vous arriviez, monsieur Horner, M. Camu nous a invités à visiter la Voie maritime.

**M. Horner:** Je voudrais visiter la Voie maritime, mais je voudrais aussi me rendre à Churchill, avec les membres du Comité.

**Le président:** Monsieur Rock.

**M. Rock:** Monsieur Camu, vous avez dit que vous avez avancé la date d'ouverture et reculé la date de fermeture de la Voie maritime. Vous avez ainsi prolongé d'un mois la saison de la navigation. A quelle date croyez-vous pouvoir ouvrir le Canal cette année?

**M. Camu:** Le 1<sup>er</sup> avril.

**M. Rock:** C'est le jour du poisson d'avril!

**M. Camu:** Psychologiquement, j'aimerais bien ouvrir la voie maritime le 31 mars. Ce serait d'ailleurs la première fois que cela se produirait, mais selon les premiers rapports que nous avons reçus, la glace semble très épaisse, tout particulièrement sur le lac Saint-Louis où les brise-glaces ne sont pas encore arrivés.

**M. Rock:** C'est étrange, parce que par les années passées il y avait dix-huit pouces de glace sur le lac Saint-François, et cette année, il n'y en a que six.

**M. Camu:** Je parle du lac Saint-Louis.

**Mr. Camu:** I am talking about Lake St. Louis. The one below.

## [Text]

**Mr. Rock:** Yes, I know. In Lake St. Louis you do not usually have ice on the whole lake, it is usually just shore ice.

**Mr. Camu:** This is a part of the lake which is on the other side, close to the entrance.

**Mr. Rock:** Oh yes.

**Mr. Camu:** On the south shore canal. You have the mouth of the Châteauguay River and the breakup of that river brings a lot of ice right into the entrance and it jams there.

**Mr. Rock:** Oh yes.

**Mr. Camu:** This is always the difficult part in breaking up the ice at the beginning. Every year, before the opening of the season, we have the same problem.

**Mr. Rock:** Mr. Camu, last year there was this problem of the closing of the Lachine Canal and there was also this bridge that you wanted to remove. It was not removed because of court action and I believe you had to build a new bridge somewhere else: Could you explain to the members of the Committee what passed at that time? What did the bridge cost? Is this new bridge built in the other area where there was one broken? What will now happen with the Lachine Canal after this study by engineers has been made? Have you had a report from these engineers?

**Mr. Camu:** The new bridge is being built near lock number two on the Welland Canal now, it should be ready for the beginning of the navigation season, in three weeks.

I believe the cost is roughly \$1.3 million for that bridge. I recall for the benefit of the Committee that that bridge was hit by a ship, in October 1968 and was completely dismantled. We could not repair the bridge. The damages were extensive. We thought at the time that we could use one of the bridges on the Lachine Canal as a replacement hoping to close the canal to navigation. We were unable to do that because of court injunctions by one of the shipping companies. For that matter, we are still waiting for the judgment from the judge of Quebec Superior Court on that. We do not know when the judgment will be rendered. I appeared before the judge in court as a witness for a few days with several officers last November-December. The judge asked that briefs from lawyers be in by January 15. Our own lawyer delivered his brief. We are waiting for the judgment.

**Mr. Rock:** As regards the future of the Lachine Canal, I understand that the department or the Seaway Authority hired some consulting engineers to study the future use of the land and everything else to see whether or not it should be closed as is, and whether or not should there be modifications and things like that. Have you anything to report on that? Is there no report yet from these consultants?

## [Interpretation]

**M. Rock:** Oui, je sais, mais la glace ne recouvre pas habituellement entièrement le lac Saint-Louis, elle se trouve seulement le long du rivage.

**M. Camu:** Il s'agit de l'autre côté du lac près de l'ouverture.

**M. Rock:** Ah! oui.

**M. Camu:** Sur le canal de la rive sud. A l'embouchure de la rivière Châteauguay, quand la débâcle se produit, la glace s'accumule et bloque l'entrée.

**M. Rock:** En effet.

**M. Camu:** Il est extrêmement difficile de briser la glace juste avant l'ouverture de la saison. Nous avons même le même problème chaque année.

**M. Rock:** Monsieur Camu, l'année dernière, il vous fallait faire face au problème de la fermeture du canal Lachine et à l'élimination d'un certain pont que vous vouliez enlever. Cependant, à cause de la décision judiciaire, il est toujours là, et vous avez dû construire un autre pont ailleurs. Pourriez-vous nous expliquer ce qui s'est produit alors, et ce qu'il en a coûté pour ce pont? Ce nouveau pont a-t-il été aménagé dans la région où il y en avait un qui était brisé? Par suite des études que les ingénieurs ont faites qu'arrivera-t-il au canal Lachine? Avez-vous reçu leur rapport?

**M. Camu:** Le nouveau pont est en voie de construction, près de l'écluse n° 2, sur le canal Welland, et devrait être prêt d'ici trois semaines, pour le début de la saison de navigation. Ce pont coûtera environ 1.3 millions de dollars. Pour la gouverne du Comité, ce pont fut heurté par un navire au mois d'octobre 1968 et ce choc l'a vraiment secoué, au point que nous n'avons pas pu le réparer. Nous avions pensé alors que nous pouvions utiliser l'un des ponts du canal Lachine pour le remplacer, et nous espérions fermer le canal à la navigation. Nous n'avons pas pu le faire à cause d'injonctions données par les tribunaux, à la demande de l'une des compagnies de navigation. Nous attendons toujours à ce sujet le jugement du juge de la Cour supérieure de la Province de Québec. Nous ne savons pas quand le jugement sera rendu. J'ai comparu moi-même devant le tribunal, en compagnie d'autres fonctionnaires; j'ai témoigné plusieurs jours au mois de novembre et au mois de décembre, et le juge a demandé que les mémoires des avocats soient présentés avant le 15 janvier; notre avocat a présenté son mémoire, et nous attendons le jugement depuis lors.

**M. Rock:** Pour ce qui est de l'avenir du canal Lachine, si je comprends bien, c'est bien votre Ministère ou l'Administration de la Voie maritime qui a recours au service d'ingénieurs-conseils, quant à l'utilisation du terrain, pour savoir s'il fallait ou non fermer le canal ou s'il fallait simplement lui faire subir certains changements? Attendez-vous toujours le rapport des ingénieurs-conseils?

[Exte]

**Mr. Camu:** The first volume dealing with the navigation itself is now ready. As soon as we have the copies in the printer, we hope within a few weeks to call those interested—industries as well as municipalities—to disclose the content of the first report made by Lahaye and Associates. This is the firm that I mentioned here before the Committee last year that we hired to do that work. They have now finished their volume one. Volume two will deal with the use of industry and water. They are working on that aspect now.

055

**Mr. Rock:** Yes. There is this hydraulic lab on the site of the old Lachine Canal which I believe some one is using to study the levels of the St. Lawrence River east of the Seaway. Are you involved in any way in that? I think it has something to do with making sure that there is enough water at the Port of Montreal for something.

**Mr. Camu:** The lab you refer to is the lab of the St. Lawrence ship channel which is a division of Marine Services of the Department of Transport. We are not involved in that. This is outside of our jurisdiction completely but the lab is located along the Lachine Canal on land we own. That is the only relationship. Originally that lab was used by Seaway engineers when it was one-third of the existing structure. We do not have anything to do with it any more.

**Mr. Rock:** Years back there had been talk quite often about the possibility of building a canal along the Richelieu River through Lake Champlain to the Hudson River and joining the Seaway with say the city of New York or the Port of New York. Is there some thought being given in that direction?

**Mr. Camu:** There was a report published two or three years ago by a joint committee of Canadian and American engineers on the Richelieu waterway—a new proposal. I am speaking from memory now because it's also outside of our own affairs. The report was based on a proposal to deepen the Richelieu River and its connection with the Hudson River to a 12-foot channel. It was very extensive work. I believe the Department of Public Works as well as the Department of Transport represented Canada on that. I have seen that report and it was tabled at one time or another in the House here. The report came to the conclusion that it was physically possible but economically unaffordable.

**Mr. Rock:** I see. Thank you.

**The Chairman:** Mr. McCutcheon.

**Mr. McCutcheon:** Thank you, very much. My question is really a supplemental to the one asked by my

[Interprétation]

**M. Camu:** Le premier volume portant sur la navigation est prêt, et dès que l'imprimeur nous fera parvenir les exemplaires nous espérons, d'ici une semaine ou deux peut-être, convoquer les industries et les municipalités intéressées pour leur faire connaître le contenu du premier rapport fait par Lahaye et Associés dont je vous ai parlé l'année dernière. Ils ont terminé la préparation du premier rapport; le deuxième traitera de l'industrie et de l'utilisation des eaux.

**M. Rock:** Il faut aussi parler du laboratoire d'hydraulique, le long du canal de Lachine, dont une société se sert pour étudier les niveaux du Saint-Laurent, à l'est de la Voie maritime. Participez-vous à cette étude grâce à laquelle les spécialistes peuvent s'assurer qu'il y a suffisamment d'eau dans le port de Montréal.

**M. Camu:** Le laboratoire auquel vous faites allusion est le laboratoire du canal maritime du Saint-Laurent, division des services de la marine du ministère des Transports. Ces recherches ne relèvent pas de notre compétence. Le laboratoire est situé près du canal Lachine, sur un terrain dont nous sommes les propriétaires, mais c'est le seul rapport que nous ayons. Tout d'abord, ce laboratoire était utilisé par les ingénieurs de la Voie maritime, alors qu'il n'avait que le tiers de ses dimensions actuelles. Nous n'avons plus rien à voir avec ce laboratoire maintenant.

**M. Rock:** On a parlé bien souvent de la possibilité d'aménager un canal le long du Richelieu, pour aller jusqu'au lac Champlain et le fleuve Hudson, et rattacher la voie maritime au port de New-York. Est-ce qu'on y songe toujours?

**M. Camu:** Un comité mixte formé d'ingénieurs canadiens et d'ingénieurs américains a publié il y a deux ou trois ans un rapport sur la voie navigable du Richelieu,—un nouveau projet. Je vous parle de mémoire maintenant parce que cette étude ne relève pas vraiment de notre compétence. Le rapport proposait d'approfondir la rivière Richelieu jusqu'à douze pieds et de la relier au fleuve Hudson; le ministère des Travaux publics et le ministère des Transports représentaient le Canada. J'ai vu ce rapport qui fut déposé à un moment donné à la Chambre des communes. Le rapport en arrivait à la conclusion que cette entreprise était réalisable, mais qu'elle ne pouvait pas être justifiée sur le plan économique.

**M. Rock:** Merci beaucoup.

**Le président:** Monsieur McCutcheon.

**M. McCutcheon:** J'aurais plutôt une question qui complète celle de M. Horner au sujet des avantages

## [Text]

colleague, Mr. Horner, where he was referring to benefits to areas that adjoin the Seaway. What about the extra trouble that is caused to people who live along the Seaway? I speak from experience having a constituency that has quite a coastline. The big complaint in my area is about the salties.

In other words, we have no trouble with good old CSL and the rest of them that are used to going up and down, but some vessel, shall we say, registered in Haifa or Liberia goes up the St. Clair River and boom there are no boat houses left. There is no opportunity for redress. This is a benefit that we can get along without. We have had them run into each other. We have had them upset. Now what about pilotage in this area? When you are doing this study, I hope some of these things will be included.

**Mr. Camu:** I think I can make the following comment related to that. Our own waters are from Montreal to Long Point in Lake Erie. Long Point is the end of our own sector. We have just published speed limits in the form of a notice to shipping and a press release. This is based on studies we have made on what we call squat of vessels and speed and so forth in checking as we do right along the Seaway waters. That study was done jointly with the United States Coast Guard, the U.S. Seaway Development Corporation and ourselves. These speed limits that we have now published for the forthcoming season are all based on experience on this type of complaint from cottage owners right along the Seaway waters and so forth. We have established some sections where it is never more than 15 miles per hour; another where it is not more than 9 miles per hour and so forth. We hope that this will partly correct that situation in our own waters.

● 1100

If you move to the St. Clair River, the lake and the area where you are, this is completely under the United States Coast Guard and forest engineers by agreement. The pilots in the area are also, I believe, from a United States district. It is true that pilots could help. They are the ones who are on board. They know the behaviour of each ship better than anyone else after a few hours. They have the feel of the wheel. Knowing the road so well, they could certainly take care of those aspects of it. Pilotage is outside completely of our jurisdiction.

**Mr. McCutcheon:** In other words, you are saying that my constituents who have problems and who have trouble must go to the United States to lodge a complaint.

**Mr. Camu:** No they can go to the Department of Transport who in turn will talk with . . .

**Mr. McCutcheon:** Oh, no.

## [Interpretation]

dont jouissent les régions voisines de la Voie maritime. Que dire des ennuis additionnels dont ont à souffrir gens qui vivent le long de la Voie maritime? Je pa d'expérience puisque ma circonscription compe une longue étendue de côte. Ma région se pl surtout des navires de mer.

En d'autres termes, les navires de la CSL et les autres qui passent et repassent ne nous causent aucun ennui mais qu'un navire, disons, immatriculé à Haifa ou à Libéria remonte la rivière Saint-Clair et voilà qu'il reste plus une seule remise à bateaux. Il n'y a aucune chance d'obtenir réparation. C'est un avantage dont peut se passer. Nos remises se sont embouties les unes les autres ou ont été renversées. Que dire du pilotage dans cette région? Lorsque vous en ferez l'étude, j'espère qu'on tiendra compte de ces facteurs.

**M. Camu:** Je pense pouvoir faire le commentaire suivant, à cet égard. Nos eaux vont de Montréal à Longue-Pointe au Lac Érié. Nous venons de publier des limitations de vitesse, sous forme d'avis aux navigateurs et de communiqué. Elles sont fondées sur des études que nous avons faites sur l'enfoncement de l'arrière des navires en fonction de la vitesse, et comme nous en faisons dans les eaux de la Voie maritime. Nous avons fait ces études de concert avec la Garde côtière des États-Unis et la U.S. Seaway Development Corporation. Nous avons fondé les limitations de vitesse que nous venons de publier pour la prochaine saison de navigation sur l'expérience acquise la suite de griefs formulés par les propriétaires de maisons d'été, qui habitent le long de la Voie maritime. Nous avons établi certains secteurs où il est interdit d'excéder quinze milles à l'heure, d'autres neuf milles à l'heure, et ainsi de suite. Nous espérons que ces limitations corrigent en partie la situation qui règne dans nos eaux.

Cependant, le secteur de la rivière Saint-Clair, le lac et la région où vous vous trouvez, relèvent entièrement de la garde côtière américaine et des ingénieurs frontaliers, en vertu d'un accord. Les pilotes de la région appartiennent aussi, je crois, à une circonscription américaine. Naturellement, les pilotes peuvent nous aider et ce sont eux qui sont à bord. Ils connaissent mieux que quiconque le comportement de chaque navire après quelques heures. Connaissant très bien le parcours, ils peuvent certainement tenir compte de certains des aspects que nous avons mentionnés, mais le pilotage ne relève pas du tout de notre compétence.

**M. McCutcheon:** En d'autres termes, si mes concitoyens ont des problèmes, s'ils éprouvent des difficultés et des ennuis, ils doivent aller se plaindre aux États-Unis?

**M. Camu:** Non, ils peuvent s'adresser au ministère des Transports qui à son tour communiquera avec . . .

**M. McCutcheon:** Oh, non.

[*Extrait*]

Mr. Camu: Yes in this type of relationship.

Mr. McCutcheon: Thank you.

Le président: Monsieur Portelance.

Mr. Portelance: Monsieur Camu, la saison navigable la voie maritime du Saint-Laurent est d'environ 250 jours, d'après le rapport de 1968. Est-ce que le rapport 1969 est prêt?

Mr. Camu: Le rapport de 1969 sera prêt dans environ un mois et une semaine. Notre rapport annuel sera prêt vers le 15 avril de chaque année.

Mr. Portelance: Ce qui veut dire que, pendant 115 jours, on fait le transport d'une autre manière dans les régions que vous desservez durant l'été. Quel mode de transport utilise-t-on alors, le train ou les camions?

Mr. Camu: A ce moment-là ceux qui normalement utilisent la voie d'eau se servent des autres modes de transport, soit le chemin de fer, soit les camions. Il y a cependant déduire de cela le trafic volumineux de denrées poudreuses et en vrac. Le transport de ces denrées est basé sur une saison de navigation de 8,9, même 9½ mois et il se fait pendant que la voie maritime est ouverte. Ceci comprend aussi le stockage pour les mois d'hiver. Par exemple, le minerai de fer n'est pas transporté par d'autre mode de transport que par eau pendant la saison de navigation. On transporte tout ce dont on a besoin pour une production de 12 millions.

C'est la même chose, en général, pour les céréales, que les céréales peuvent être transportées par chemin de fer, soit par le train transcontinental, aux élévateurs à grain de Montréal, Trois-Rivières, Sorel et Québec. Mais un élévateur à grain, comme celui de Baie-Comeau, ou celui de Port-Cartier, n'a pas de correspondance par rails à l'extérieur. Ce sont des élévateurs à grain qui fonctionnent uniquement par eau, c'est-à-dire que les arrivages et les expéditions sont par navire. La vie de ces deux élévateurs à grain est donc reliée directement à la voie d'eau et à sa saison de navigation.

Le transport des marchandises générales se fait par trois modes. Quand la voie maritime est fermée, ces marchandises sont transportées soit par camion, soit par chemin de fer, vers les ports canadiens de l'Atlantique et maintenant vers les ports de Montréal et Québec, qui sont ouverts à l'année longue, et aussi, heureusement, une certaine partie vers le port de New York.

Mr. Portelance: J'en venais justement à cela. Il y a de même une concurrence qui existe entre la voie maritime et les trains. Notre problème, c'est que les compagnies ferroviaires présentement sont souvent

### [*Interprétation*]

Mr. Camu: Oui, c'est ce qu'ils doivent faire.

Mr. McCutcheon: Merci.

The president: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Thank you Mr. Chairman.

Mr. Camu, the shipping season lasts about 250 days in the St. Lawrence Seaway according to the report that we have for 1968 here. We have not received the 1969 report. Is it ready yet?

Mr. Camu: The 1969 report will be ready in about a month and a week. Our annual report is issued around the 15th of April of each year.

Mr. Portelance: Which means that in one year, there are 115 days during which transportation is carried in a different way in the regions that you serve in summertime. What type of transportation is used then? Is it rail or truck?

Mr. Camu: During that time, those who normally use the waterway switch to other means of transportation such as railway or trucks. However, you must deduct from this the large volume of heavy goods carried in bulk during a shipping season of eight or nine months or even nine and a half months, when the Seaway is open. It also includes stocking for the winter months. For instance, iron ore is not carried by any other means of transportation than water. During the shipping season we carry by ship a twelve month supply.

The same thing is true for grain, except that grain can be shipped by rail, by Trans Continental trains, to the grain elevators at Montreal, Trois-Rivières, Sorel and Quebec. But grain elevators like the ones at Baie-Comeau or Port-Cartier are not linked to the outside by railways. They are totally dependant upon ships for their operations which operate solely with vessels which is to say that arrivals and the shipments take place by water.

In other words both these grain elevators are necessarily linked to the shipping season and to water. Mixed goods are carried by other means. When the seaway is closed, these goods are carried either by truck or by rail towards the Canadian Atlantic ports, and now towards Montreal and Quebec, which are open all year round, and unfortunately also a certain part of them towards New York harbour.

Mr. Portelance: I was coming precisely to that. It seems that there exists some competition between the Seaway or the railways. Our problem is that trains at the present time show a deficit. With regard to wheat

## [Text]

déficitaires. Pour ce qui est du blé, est-ce qu'il est meilleur marché de le transporter par bateau que par train en hiver?

M. Camu.: Pour transporter quelle marchandise?

M. Portelance: Le blé. Apparemment, il y a à Montréal des élévateurs qui sont continuellement vides parce que les bateaux vont jusqu'à Port-Cartier. Et jusqu'à maintenant, c'est déficitaire pour le port de Montréal.

M. Camu: C'est un phénomène nouveau que nous avons décelé depuis la construction des élévateurs à grain de Port-Cartier, qui ont, je crois, un ou deux ans d'existence. L'avantage, c'est que le bateau, en déchargeant ses céréales à Port-Cartier et en chargeant son minerai de fer, ne fait aucune section de la voie maritime allège ou sur lest. Il voyage toujours rempli. C'est donc un avantage pour le navire, car, non seulement on peut obtenir des revenus additionnels, mais en même temps, cela permet d'offrir aux expéditeurs et exportateurs un meilleur prix, parce qu'il est capable de voyager rempli tout le temps et dans les deux sens.

M. Portelance: J'en reviens au minerai de fer. Vous avez dit tout à l'heure que si les taux étaient augmentés, on utiliserait un autre moyen de transport. Il n'y aurait alors que le train pour assurer le transport.

M. Camu: Pas nécessairement, parce qu'il y a un facteur nouveau. Dans le Minnesota, aux États-Unis, on est revenu aux sources traditionnelles. On utilise de nouvelles techniques qui permettent maintenant d'utiliser du minerai à basse teneur. Pendant de nombreuses années, alors que les sources étaient très riches, on utilisait le minerai d'une teneur de 50 p. 100 et plus d'ilmenite, accumulant en des tas immenses le minerai de basse teneur que l'on n'a pas utilisé. Maintenant que les lois ont été changées au Minnesota, on utilise ce minerai et on l'expédie par eau directement aux grandes aciéries américaines du lac Erié et du lac Michigan. Ceci se fait par eau pendant la saison de navigation. On utilise aussi le chemin de fer entre ces sources de minerai de fer et ces grandes industries pendant d'autres mois de l'année, surtout les mois d'hiver. Mais, c'est un trafic uniquement américain.

M. Portelance: D'après ce que vous avez dit, la voie maritime est utilisée au tiers pour le transport du minerai de fer qui vient d'alentour de Sept-Îles. Il me semble qu'il serait normal que l'industrie du minerai de fer de cet endroit paie une partie un peu plus forte qu'actuellement. C'est une chose à envisager.

Par contre, il y a aussi Sealand qui existe. Ce moyen de transport est aussi en concurrence avec vous, n'est-ce pas?

M. Camu: Vous voulez dire le conteneur?

## [Interpretation]

is it cheaper to ship by water than by train in winter?

**Mr. Camu:** To carry what?

**Mr. Portelance:** Wheat. In Montreal there are elevators that are consistently empty because the ships go as far as Port-Cartier. And up to now they are a deficit for the harbour of Montreal.

**Mr. Camu:** Yes. It is a new tendency we have seen since the construction of grain elevators at Port-Cartier which are very recent, and have only been in existence one or two years. The advantage is that by unloading grain at Port-Cartier, and loading iron ore, ships do not travel empty or on ballast anywhere on the Great Lakes. They are never empty. This is an advantage for the ships, because not only they obtain additional income, but at the same time they can give to shippers and exporters a much better price because they travel with a full load in both directions and all the time.

**Mr. Portelance:** Coming back to iron ore, you were saying a little while ago that if your rates were increased, then other means of transportation would be used. Then only trains would be used for transportation purposes.

**Mr. Camu:** Not necessarily, because a new factor is developing. In Minnesota, U.S.A., they are coming back to the traditional iron ore sources. They are using new techniques which now allow them to use low grade ore. As long as the sources were they used for great many years ore with 50 or over per cent ilmenite. They accumulated large piles of the low grade ore which was not used at the time. Now the legislation has been changed in Minnesota, they are using this low grade ore and it is being shipped by water during the navigation season to the great American steel works of Lake Erie and Lake Michigan too, and this is done by water during the navigation season. Rail is also used, of course, direct between the sources of iron ore and the large industries during other months of the year, particularly winter months, but this is solely American traffic however.

**Mr. Portelance:** In the final analysis the iron ore which comes from Sept-Îles area is the one which is one third use of the Seaway according to your figures. It seems to me that it would be normal for them to perhaps pay a higher percentage than they are paying at the present time. This is something to be considered.

On the other hand there is also Sealand and I suppose this is competing with you?

**Mr. Camu:** Are you talking about containers?

[Exte]

Portelance: *Sealand* est une compagnie américaine, vous devez certainement en avoir entendu parler. Elle va chercher des cargaisons dans les régions de l'Ontario, sans même passer par Montréal, et retourne directement aux États-Unis, sans utiliser la voie maritime et sans même utiliser le port de Montréal.

Camu: C'est relié à l'avènement du conteneur et surtout en fonction du trafic des marchandises ou aisons générales, qui n'a jamais été plus que 15 p. de notre trafic d'ensemble. Par contre, j'admet que c'est un trafic extrêmement avantageux pour nous, parce qu'il y a beaucoup plus de revenus possibles par tonne de cargaisons générales que par tonne de marchandises pondéreuses.

Nous constatons aussi le fait qu'il y a une concurrence très forte avec les ports américains, surtout celui de New-York qui essaie de se développer un arrière-port considérable en utilisant le chemin de fer et les voies pour alimenter ces nouveaux services par conteneurs sur l'Atlantique en particulier, avec un trafic extrêmement rapide par bateau entre les deux rives de l'Atlantique. Dans le transport des cargaisons générales, c'est, à mon avis, le port qui exerce actuellement la plus grande concurrence sur les ports de Montréal, Québec, Halifax, Saint-Jean et autres, alors au même moment, nous essayons de développer ces ports canadiens un service par conteneurs.

Portelance: Est-ce que votre département fait des representations auprès du gouvernement? Car, je crois que aucune compagnie canadienne n'assure le service qui permet aux États-Unis d'exercer ici.

Camu: Non. Nous avons demandé à nos conseillers d'examiner cet aspect du problème de transport de conteneurs pour savoir s'il serait possible d'avoir ce genre de trafic dans la voie maritime. A l'heure actuelle, il n'y a pas dans la voie maritime de ces navires à cellules, spécialement construits pour ce type de trafic. Ces navires ne sont pas encore venus; ils arrêtent à Montréal. Les navires qui pénètrent le plus loin sont ceux de la compagnie *Manchester Liners*, qui viennent jusqu'à Montréal. Mais il n'y a pas de ces navires spécialement construits qui viennent par la voie maritime. Nous avons cependant des conteneurs transportés sur le pont de navires réguliers, de ces mixtes qui viennent régulièrement.

110

Nous avons constaté l'an dernier une augmentation considérable du nombre de conteneurs dans la voie maritime. Il ne s'agit pas d'un volume considérable, mais en 1969, au-delà de 100,000 conteneurs ont été transportés par des cargos réguliers vers les ports de Toronto, de Hamilton et les ports américains des Grands Lacs. Mais ce transport de boîtes se fait sur des navires réguliers. Est-ce que le navire spécialement construit va venir un jour dans la voie maritime, c'est une des questions que nous avons posées à nos consultants.

[Interprétation]

Mr. Portelance: Sealand is an American firm. You have probably heard about it. They pick up a great deal of freight in the Ontario regions. They do not even pass through Montreal; they go back directly to the United States, without using the Seaway and the harbour of Montreal.

Mr. Camu: This is linked to the advent of the container and it is primarily in relation to the carrying of general goods or cargoes which never accounted for more than 15 per cent of over-all traffic. On the other hand, I do admit that it is an extremely lucrative traffic for us, because first of all the income per ton of general cargo is a great deal more for a ton of heavy cargo. It is also true that there is very strong competition between the American harbours, particularly the harbour of New York, which is trying to develop considerably by using railway and truck in order to supply these new containerization services, particularly on the Atlantic, with extremely speedy service by boat between both shores of the Atlantic. To my mind New York harbour is the greatest competitor for the harbours of Montreal, Quebec, Halifax, St. John and others while at the same time we are trying to develop in these Canadian ports a container service.

Mr. Portelance: Precisely did your Department not make any representations to the government? I do think that no Canadian firm is supplying the service that Americans are permitted to supply here in Canada.

Mr. Camu: No, we asked our consultants to examine this aspect of the problem of container traffic transportation to find out whether it would be possible to have this type of traffic in the Seaway. At the present time on the St. Lawrence Seaway there are no container ships specially constructed for this type of traffic. They have not yet come; they stop at Montreal. The ones that go the furthest are those of the Manchester Liners Company, which do come as far as Montreal. There are none of these specially constructed ships on the Seaway. However, we do have containers which are carried on the deck of regular cargo-boats, mixed goods carriers which come in regularly.

Last year, we saw a considerable increase in the number of containers on the St. Lawrence Seaway. It is not a considerable volume but in 1969, over 100,000 containers were carried by regular cargo-boats to the harbours of Toronto, Hamilton and American harbours on the Great Lakes. But this transportation of containers is made by regular ships.

Will some day, a ship specially constructed for this purpose, use the Seaway? It is a question we have asked our consultants.

## [Text]

**M. Portelance:** Il vous faut donc compter tout simplement sur les revenus du transport de minerai et de grain, ce qui veut dire que le tonnage peut difficilement augmenter.

**M. Camu:** Ce sont des clients qui nous ont toujours donné, depuis dix ans, plus des deux tiers de notre volume de marchandises, et les deux nous en donnent plus chaque année. Comme je le disais tantôt, en dix ans, le volume transporté a doublé dans la voie maritime: de 20 millions qu'il était en 1959, il est passé à au-delà de 40 millions ces dernières années, atteignant presque 50 millions en 1966. Il est entendu que les cargaisons générales offrent beaucoup plus de compétition; il y a une très grande rivalité, non seulement entre les différents modes de transport, mais aussi entre les ports, et nous n'avons aucun contrôle sur ce genre de marchandises. Nous n'avons même pas de navires. C'est une grande distinction que je fais souvent entre, par exemple, les Chemins de fer nationaux, d'une part, et l'Administration de la voie maritime. Les deux sont des compagnies de la Couronne, mais nous nous occupons de la voie publique seulement. Nous travaillons de concert avec eux pour les avertir de telle ou telle possibilité, ou tel trafic par la voie maritime, mais nous ne pouvons pas faire d'étude des coûts parce que notre travail n'est pas celui d'une compagnie maritime. Jusqu'à un certain point, dans le domaine de la promotion ou des études de marché, nous sommes vulnérables.

**M. Portelance:** Merci, monsieur le président.

**The Chairman:** Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, when I look at this page 24-74 on the St. Lawrence Seaway Authority, I am a little bit perturbed. Most of the others, the National Harbours Board, the CTC, have the expenditures broken down. I am sorry but did Mr. Camu make a statement on all of these?

**The Chairman:** He did that at the beginning this morning.

**Mr. Howe:** He has all that broken down? Why is it not included in the Estimates here so that we can have it all in one place? There is quite a descriptive program with regard to the CTC and the National Harbours Board: objective, sub-objectives, program descriptions. Why could this not be put in the Estimates with regard to the Seaway Authority?

**Mr. Camu:** This is exactly the form in which we have been requested to file our estimates by the Department of Finance. As a Crown corporation, Class D, we were told to present it this way, following this model. This is exactly what we did.

● 1115

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman, on a point of order.

## [Interpretation]

**Mr. Portelance:** Then you simply have to rely on the income from iron ore or grain traffic, in other words, means that tonnage can hardly increase.

**Mr. Camu:** These are clients who have always, in the past ten years regularly given us over two thirds of our volume of freight so far and both are increasing their volumes each year. As I was saying a little while ago, ten years, the tonnage doubled from 20 million in 1959, to over 40 million these past few years reaching nearly 50 million in 1966. Of course, general cargoes are by far a more competitive trade. There is a great deal of competition, not only among means of transportation but also among harbours and we have control at all over this type of freight. We do not even have any ships. I find there is a great difference, for example, between the Canadian National Railways on the one hand and the St. Lawrence Seaway Authority on the other. They are both Crown corporations but the Seaway Authority only operates the Seaway proper. We work in co-operation with ships, we tell them that there is a possibility for instance of carrying such and such freight through the Seaway, but we cannot make any cost estimate because we do not operate as a shipping company. So, up to a certain point in the field of promotion, or of market research, we are vulnerable.

**M. Portelance:** Thank you sir.

**Le président:** Monsieur Howe.

**Mr. Howe:** Monsieur le président, quand j'examine la page 24-75 qui traite de l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent, je suis quelque peu perplex. La plupart des autres organismes, le Conseil des ports nationaux, la C.C.T., etc., ont donné le détail de leurs dépenses. Est-ce que M. Camu a fait un exposé toutes ces questions?

**Le président:** Oui, il l'a fait au début de la séance, matin.

**Mr. Howe:** Il a tout cela en détail? Alors pourquoi l'avons-nous pas dans les prévisions budgétaires? Nous aurions alors tout au même endroit. Il y a tout le programme du Conseil des ports nationaux, de la Commission canadienne des transports, leurs objectifs, leurs sous-objectifs, ainsi que la description des programmes. Pourquoi ne l'a-t-on pas fait aussi pour l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent?

**Mr. Camu:** C'est exactement la formule que nous demandé d'utiliser le ministère des Finances. Comme nous sommes une société de la Couronne de la classe D, on nous a demandé de présenter le rapport de cette façon et c'est ce que nous avons fait.

**Mr. Thomas (Moncton):** J'en appelle au règlement monsieur le président.

exte]

**The Chairman:** Mr. Thomas.

**Mr. Thomas (Moncton):** I think there is a misunderstanding. Mr. Camu did not present a detailed breakdown of expenditures. Mr. Howe is referring to the sum of Estimates we used to receive where everything broken down. Is that not right, Mr. Howe?

**Mr. Howe:** That is right. Yes.**Mr. Thomas (Moncton):** And we have not received**The Chairman:** I have not stopped Mr. Howe.**Mr. Thomas (Moncton):** Pardon?

**The Chairman:** This point was not covered this morning. That is why I allowed the question.

**Mr. Thomas (Moncton):** No, but he asked if Mr. Camu had given a breakdown. You said, "Yes, he did", but he had not.

**The Chairman:** No, he just gave a summary.**Mr. Camu:** I gave an explanation of the three votes.**Mr. Thomas (Moncton):** Yes.**Mr. Camu:** The three amounts.

**Mr. Thomas (Moncton):** But Mr. Howe, I think, it's . . .

**Mr. Camu:** . . . a further breakdown?**Mr. Thomas (Moncton):** Right.**Mr. Camu:** Yes.

**Mr. Howe:** I think this is important because in so many Estimates in the past, one of the big items – professional and outside services – was brought in. It's quite a big item and disturbed me a lot because most of the government organizations had architects and engineers and specialists in their own field. I often wondered why they had to bring in so many outside consultants. This is one reason why I would like to see it broken down. In that same connection, with regard to engineers of one kind and another, architects and research people and marine engineers, do you work fairly closely with the National Harbours Board?

**Mr. Camu:** Not that close.**Mr. Howe:** Well, is there a duplication of people?

**Mr. Camu:** No, no. There is no duplication. Our engineering staff work entirely for us, exclusively for this type of work. That question was asked here

**[Interprétation]****Le président:** Monsieur Thomas.

**Mr. Thomas (Moncton):** Je crois qu'il y a un certain malentendu. M. Camu n'a pas présenté une version détaillée des dépenses. M. Howe parle du genre de prévisions budgétaires que nous recevions auparavant et où nous avions tous les détails. N'est-ce pas, monsieur Howe?

**Mr. Howe:** Oui.**Mr. Thomas (Moncton):** Et nous ne l'avons pas reçu.**Le président:** Je n'ai pas interrompu M. Howe.**Mr. Thomas (Moncton):** Pardon?

**Le président:** On n'a pas traité ce point, ce matin, c'est pourquoi j'ai permis de poser la question.

**Mr. Thomas (Moncton):** Non, il a demandé si M. Camu avait donné une ventilation. Vous avez dit: «Oui», mais il ne l'a pas fait.

**Le président:** Il n'a donné qu'un résumé.**Mr. Camu:** J'ai expliqué les trois crédits.**Mr. Thomas (Moncton):** Oui.**Mr. Camu:** Les trois montants.

**Mr. Thomas (Moncton):** Je crois que ce que veut M. Howe . . .

**Mr. Camu:** Une autre ventilation?**Mr. Thomas (Moncton):** C'est ça.**Mr. Camu:** Oui.

**Mr. Howe:** C'est important, car plusieurs des budgets passés comportaient des postes considérables pour les services professionnels et les services extérieurs et cela me préoccupait beaucoup, car la plupart des organismes du gouvernement avaient des architectes, des ingénieurs et des spécialistes. Je me suis souvent demandé s'il était vraiment nécessaire d'amener tellement de gens de l'extérieur à titre de conseillers. C'est l'une des raisons pour lesquelles j'aimerais avoir une ventilation. Pour ce qui est des ingénieurs, des architectes, des chercheurs, des mécaniciens de marine, vous travaillez de concert avec le Conseil des ports nationaux, n'est-ce pas?

**Mr. Camu:** Pas tellement.**Mr. Howe:** Est-ce qu'il y a chevauchement?

**Mr. Camu:** Non, pas du tout. Notre personnel technique travaille exclusivement pour nous et exclusivement pour notre genre de travail. Nous avons une

## [Text]

before. There is a breakdown of our engineering staff, the way they work.

We have a staff of approximately 155 all told. That includes technicians, draftsmen, secretaries, clerks and so forth. There are about 50 engineers. We have certainly 7 or 8 specialties there. We have a certain number of specialists in hydraulics because the water is so important to us. We have also more than 20 bridges to take care of so we have structure specialists. All the machinery is done with small motors of all kinds as well as the gates so we have mechanical engineers. We rely heavily on electricity for the power, so we have electrical engineers. Also, because of the slides that occur frequently and some of the construction we do, we have soil specialists, engineers who specialize in soils.

The other item which involves a lot of very peculiar techniques is concrete. All our approach walls are in concrete, the lock chamber is in concrete. We have concrete specialists as well. And because we operate such an elaborate system, and it is a night and day operation. It never stops once we are in business from the first of April until Christmas. We figure that this is about the staff we need for all the maintenance, the regular maintenance, running maintenance, major maintenance, and capital works when needed.

**Mr. Howe:** In connection with the research, you mentioned soil specialists and concrete specialists. Do you ever turn a project over to the National Research Council to go into types of concrete for instance or types of things to hold back slides?

**Mr. Camu:** Yes, we consult with NRC on many aspects of our work, for instance, windbreak because winds are affecting very huge ships and we have turned to them for that. We also consulted their mechanical division for all kinds of special features. We also, at one time asked NRC to work out for us a system of using hydraulic assists to push ships or flush ships out of a lock. That was done by the NRC Hydraulics Laboratory, Division of Mechanical Engineering. They work in close co-operation with us. We frequently have our own engineers coming here to Ottawa to discuss specific problems with them before they reach a conclusion.

**Mr. Howe:** That pushing or pulling ships sounds like the old procedure by the people who used to walk along the road and pull the scows up the river.

**Mr. Camu:** Yes, but it is hydraulic assistance instead of being hand assistance.

**Mr. Howe:** I realize that. To get back to this question of outside people, do you hire many outside con-

## [Interpretation]

ventilation de notre personnel technique et du tra qu'il effectue.

Nous avons un personnel d'environ 155 personnes tout. Il comprend les techniciens, les dessinateurs, secrétaires, les commis, etc. Il y a environ 50 ingénieurs dans sept ou huit spécialités. Nous avons certain nombre de spécialistes en hydraulique, fait l'eau est tellement importante pour nous. Comme nous avons aussi plus de vingt ponts à surveiller, nous avons des spécialistes en charpente. Toutes les chaises de même que les portes d'écluse étant mues de petits moteurs de toutes sortes, nous avons ingénieurs mécaniciens. Comme nous dépendons l'électricité pour l'énergie, nous avons des ingénieurs électriques. Comme il se produit souvent des éboulements et à cause du genre d'ouvrages d'art que nous construisons, nous employons aussi des spécialistes en sol, des ingénieurs qui se sont spécialisés dans l'étude des sols.

L'autre poste qui comprend des techniques particulières, c'est le béton. Nous avons donc des spécialistes en béton car tous les murs d'approche sont en béton ainsi que les écluses. Comme nous avons un système très compliqué et que la saison de navigation dure de jour du 1<sup>er</sup> avril jusqu'à Noël, nous estimons que c'est le personnel dont nous avons besoin pour l'entretien, régulier et normal, ainsi que pour les grosses réparations et les travaux d'envergure au besoin.

**M. Howe:** Vous avez mentionné des spécialistes en sol et des spécialistes en béton. Confiez-vous parfois au Conseil national de recherches un projet pour béton spécial ou pour empêcher un glissement de terrain?

**M. Camu:** Oui, nous consultons le Conseil national de recherches pour plusieurs aspects de notre travail par exemple, pour les brise-vents, car le vent dérange très gros navires. Nous avons aussi consulté leur division de génie mécanique pour toutes sortes d'aspects particuliers. A un moment donné, nous avons mandé au Conseil national de recherches de mettre un point pour nous des moyens hydrauliques de pousser ou de chasser les navires hors de l'écluse. C'est le laboratoire d'hydraulique de la Division du génie mécanique du Conseil national de recherches qui a effectué ces recherches. Par conséquent, il travaille en étroite collaboration avec nous. Fréquemment nos propres ingénieurs viennent à Ottawa discuter des problèmes particuliers avec le Conseil avant de prendre des décisions.

**M. Howe:** Quand vous parlez de tirer ou de pousser les navires, cela me rappelle le vieux temps du halage à bras d'homme.

**M. Camu:** Oui, mais c'est une aide hydraulique maintenant.

**M. Howe:** Je comprends. Pour en revenir aux services extérieurs, avez-vous recours à plusieurs co-

## Texte]

ultants, marine specialists, in certain projects you have?

**Mr. Camu:** Yes but not marine specialists. We usually hire engineering consultants. This is the most frequent group we hire. Economic consultants are hired only when we raise tolls which is about every five years or so. Outside of engineering consultants, we hire architects to build buildings or facilities like that because we do not have any. We do not hire any other consultants.

1120

**Mr. Howe:** As I say, does your report indicate what you have spent on outside consultants of this type?

**Mr. Camu:** Yes. Most of the consultants are being used in connection with the heavy construction program that we have in the Welland Canal now. We have a detail of our estimates for 1970 under professional services an amount of \$1.195 million. This is under design and supervision, professional services. I would say 90 per cent are engineering consultants.

**Mr. Howe:** In connection with this same question, Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Camu about accidents that happen on the Seaway, which you have periodically. Who decides the liability in these cases?

**Mr. Camu:** In all cases of minor collisions involving steamships or a ship against our own facilities and so forth, we immediately move in with a team and we make an inquiry right away, within hours or within minutes depending where it is, to determine, first, what the facts are, get the key witnesses to state what happened, how it happened, why such and such was done and so forth. It has happened in many cases that we were responsible. For instance, if a ship were lowered or raised in a lock, sometimes it might have been a mechanical failure on our part or there may have been causes for which we were responsible. If this is determined, then we will pay. However, if the accident was based on, let us say, the snapping of a cable because the cable was old or something like that and the ship bounced back with the result that one of the plates was bent and so forth, then the responsibility is on the ship. We conduct the inquiry each time and we would say in this case, "You are responsible. We have the reports of our lock managers, the reports of our superintendent and the report of our regional director all of whom confirmed that it happened this way, therefore, you are responsible for whatever the amount will be."

In many cases, it is after the fact. A ship may have come when we get a claim through their lawyers saying that on such and such a day our ship collided with or in the approach wall above such a lock and we have 10,000, \$15,000 or \$16,000 worth of damages for which we hold you responsible. We just go back and

## [Interprétation]

seillers de l'extérieur, à des spécialistes maritimes pour certains de nos projets?

**M. Camu:** Oui, mais pas à des spécialistes maritimes. Nous nous adressons plutôt à des ingénieurs-conseils. C'est le groupe que nous engageons le plus souvent. Nous avons recours à un conseiller économique seulement au moment de la révision des péages, à peu près tous les cinq ans. À part les ingénieurs-conseils, nous engageons aussi des architectes pour la construction d'immeubles ou d'installations, car nous n'en avons pas. Nous n'engageons pas d'autres conseillers.

**M. Howe:** Est-ce que votre rapport indique ce que vous dépensez pour les conseillers de l'extérieur de ce genre?

**M. Camu:** Oui, la plupart de nos conseillers sont affectés à notre programme actuel de construction dans le canal de Welland. Dans nos prévisions budgétaires pour 1970, le poste des Services professionnels indique un montant de \$1,195,000. Je dirais que 90 p. 100 sont des ingénieurs-conseils.

**M. Howe:** En rapport avec la même question, monsieur le président, j'aimerais demander à M. Camu, à propos des accidents qui arrivent de temps à autre dans la voie maritime, qui décide de la responsabilité dans ces cas-là?

**M. Camu:** Dans tous les cas de petite collision entre deux navires, ou d'un navire qui heurte nos propres installations, l'une de nos équipes fait immédiatement enquête, c'est-à-dire, dans l'espace de quelques heures ou de quelques minutes, selon le cas, pour déterminer tout d'abord les faits, interroger les témoins-clé sur ce qui s'est passé, pour savoir comment l'accident s'est produit, et ainsi de suite. Dans plusieurs cas, il s'est trouvé que nous étions responsables. Par exemple, pendant le vidage ou le remplissage d'une écluse, parfois l'accident est dû à un défaut mécanique dont nous sommes responsables. S'il est déterminé par la suite que nous sommes responsables de l'accident, nous payons les dommages. Par contre si l'accident résulte de la rupture d'un vieux câble, ce qui fait que le navire rebondit et se fait enfoncer une tôle, la responsabilité incombe au navire. Nous faisons une enquête chaque fois, et dans un cas semblable nous disons au navire qu'il est responsable. Nous avons les rapports de notre maître-éclusier, de notre surintendant, du directeur régional et tous confirment que les faits prouvent que vous êtes responsables des dommages.

Dans bien des cas, c'est après l'accident. Le navire est déjà parti quand nous recevons une revendication par l'intermédiaire de ses avocats nous disant qu'à telle date, le navire est entré en collision avec nos installations et qu'il a subi \$10,000, \$15,000 ou \$16,000 de dommage dont il nous tient responsables. Alors,

## [Text]

say, "No, we conducted the inquiry, we have the proof that this did not happen". This is usually the way we proceed with it in most cases.

**Mr. Howe:** Suppose an accident occurs which is the fault of the shipping companies, but it ties up your program for days. How do you assess the cost per day of that program and are you able to collect this type of liability?

**Mr. Camu:** This really has never happened.

**Mr. Howe:** It has not.

**Mr. Camu:** We never have had a complete stoppage of the Seaway in our 10 years of operation. The closest came in 1967 when one ship sank in the Welland Canal, but fortunately it was just off the main channel. We moved pretty fast and we forced the company in that case to hire their own salvage experts and salvage equipment to clean it up as fast as they could, and they did.

**Mr. Howe:** This brings me to another question—you were talking about cleaning up—in connection with pollution in your operation. Who assesses the responsibility there?

● 1125

**Mr. Camu:** For the water and air pollution of ships, we have very specific articles in our own regulations about it. It is not possible for any ship, for instance, to dump garbage in our waters or to let oil go and so forth. It is completely forbidden. If this should happen, we have the means through our Act to impose a fine on that specific vessel.

**Mr. Howe:** No doubt there have been infractions.

**Mr. Camu:** Yes, there are many infractions and we collect fines regularly, too.

**Mr. Howe:** How large are the fines?

**Mr. Camu:** They vary between \$200, \$300 or \$500 each time.

**Mr. Howe:** Have you had any problems with oil?

**Mr. P. E. R. Malcolm (The St. Lawrence Seaway Authority):** There was only one occasion during the last 10 years involving oil and that was at Côte St. Catharines. The damages were assessed against the vessel owner and there was a fine in that particular case.

**Mr. Howe:** Was this a large or small accident? Was there a lot of oil involved?

## [Interpretation]

nous lui répondons: «Non, nous avons fait l'enquête voulue, et ce n'est pas de cette façon que les choses sont produites.» C'est comme cela que nous procémons dans la plupart des cas.

**M. Howe:** Supposons que l'armateur soit responsable de l'accident et que cela retarde votre propre programme pendant des jours. Comment évaluez-vous le coût par jour de ce programme, et êtes-vous capables d'obtenir un remboursement?

**M. Camu:** Le cas ne s'est jamais présenté.

**M. Howe:** Non?

**M. Camu:** La Voie maritime n'a jamais été bloquée au cours de nos dix ans d'exploitation. En 1967, un navire a coulé dans le canal de Welland, mais heureusement, c'était juste à côté de la voie principale. Nous avons obligé la compagnie à engager des spécialistes de sauvetage et à louer du matériel de remblayage pour déblayer le chenal le plus vite possible.

**M. Howe:** Ceci amène une autre question. En ce qui concerne la pollution qui évalue la responsabilité à ce égard?

**M. Camu:** Pour ce qui est de la pollution de l'air et de l'eau par les navires, nous avons des articles très précis dans notre propre règlement à ce sujet. Un navire n'a pas le droit de déverser des déchets ou de hydrocarbures; c'est tout à fait interdit. Si cela se produit, nous avons donc le moyen, en vertu de notre loi, d'imposer une amende à tout navire qui passe outre à cette interdiction.

**M. Howe:** Il y a sans doute eu des infractions à ce égard?

**M. Camu:** Oui, il y a beaucoup d'infractions et nous imposons des amendes de façon régulière.

**M. Howe:** De quel montant sont ces amendes?

**M. Camu:** Elles varient entre \$200. et \$500.

**M. Howe:** Vous est-il arrivé des ennuis à cause de hydrocarbures?

**M. E.R. Malcolm (Administration de la Voie maritime du St-Laurent):** Une seule fois au cours des dernières années et c'était à la Côte Ste-Catherine. La responsabilité a été attribuée à l'armateur et une amende a été imposée.

**M. Howe:** L'incident a-t-il été grave? Y a-t-il eu beaucoup d'huile de répandue?

exte]

**Mr. Malcolm:** No, it was quite small. It was in a lock and the damages largely related to cleaning the oil from the concrete and the surrounding area so that it could not drift downstream and further pollute the water.

**Mr. Howe:** Were you able to control this?

**Mr. Malcolm:** Yes, we were.

**Mr. Howe:** By what means?

**Mr. Malcolm:** Largely by the use of labour, hand cleaning, steaming and so forth.

**Mr. Howe:** Were there any complaints from down river that the oil had washed onto the beaches, the docks and so on?

**Mr. Malcolm:** No.

**Mr. Howe:** It was not that large, I presume.

**Mr. Malcolm:** That is right.

**Mr. Howe:** I presume you have facilities in case an accident does happen. Do you have any tugs or anything that you could use to push these things through?

**Mr. Camu:** Yes, we have a small fleet of tugs, workboats, scows and barges. We just acquired them, they are not very expensive. We use them for our own bairs after the season is over to clean up. We regularly sweep the bottom of the channel; we remove cars, anchors and so forth all the time throughout the son.

**Mr. Howe:** This is all very interesting Mr. Chairman, but it comes back to the same point. I think we should have a little more detail regarding the St. Lawrence Seaway. We spend a lot of money and the Treasury makes a lot of money. I think it would be very interesting another year if you would prepare some kind of a detailed statement to give to this Committee because it is a big organization.

I now will go back to the questions that were asked about the reduction in the tonnage since 1966, keeping in mind this container business. I presume you are looking at it and thinking about the proposed new container trains that they have been talking about from New York to Los Angeles or from Halifax to Vancouver. What effect will these have on your total tonnage?

**Mr. Camu:** We are looking at it and so are our consultants in connection with the total review we are engaged upon. We have asked them to look at this to determine how much it would cost to carry, let us say, one ton of general cargo from one point to the other by conventional methods, by using water plus

### [Interprétation]

**M. Malcolm:** Non, très peu. Le navire se trouvait dans l'écluse et les dommages ont été limités à cette région. Il s'agissait de nettoyer le béton et la région avoisinante pour ne pas polluer l'eau en aval.

**M. Howe:** Vous avez pu limiter les dégâts?

**M. Malcolm:** Oui.

**M. Howe:** De quelle façon?

**M. Malcolm:** Grâce à la main-d'œuvre, en nettoyant à la main, à la vapeur, etc.

**M. Howe:** Quelqu'un de l'aval s'est-il plaint que de l'huile avait sali les plages, les quais et ainsi de suite?

**M. Malcolm:** Non.

**M. Howe:** Ce n'était pas si grave que cela?

**M. Malcolm:** C'est exact.

**M. Howe:** Je suppose que vous avez les moyens de remédier aux accidents. Avez-vous des remorqueurs ou autres choses que vous pourriez utiliser dans des circonstances de ce genre?

**M. Camu:** Oui. Nous avons une petite flotte de remorqueurs, de bateaux de travaux, de chalands et de péniches. Nous venons de les acheter, ils ne sont pas très chers. Nous les utilisons pour nos propres réparations à la fin de la saison de navigation et aussi pour le nettoyage. Nous balayons régulièrement le lit du chenal, et toute la saison, nous repêchons des voitures, des ancrées et autres objets.

**M. Howe:** C'est des plus intéressants, Monsieur le Président, mais, je crois que nous devrions obtenir plus de détails sur la Voie maritime. Nous dépensons beaucoup d'argent et le Conseil du Trésor fait aussi beaucoup d'argent. Il serait des plus intéressants une autre année que vous prépariez une déclaration détaillée pour le comité, car il s'agit d'un organisme très considérable.

J'en reviens aux questions qui ont été posées au sujet de la diminution du tonnage depuis 1966, sans oublier le transport par conteneurs. J'imagine que vous faites des études sur ces trains de conteneurs dont on parle de New-York à Los Angeles, et aussi de Halifax à Vancouver. Quel effet ces trains auront-ils sur l'ensemble de votre tonnage?

**M. Camu:** Nous et nos conseillers étudions la question en rapport avec la revue globale que nous faisons actuellement. Nous leur avons demandé d'étudier cet aspect en vue de déterminer combien il en coûterait, disons, pour transporter une tonne de marchandises diverses d'un point à un autre, par les moyens ordinai-

[Text]

[Interpretation]

truck plus rail, by water and rail exclusively, by these fast unit trains, by containers with trucks and by containers with truck and rail—all kinds of combinations—related all the time to what we call our traditional interland which is the area around the Great Lakes on both sides both in the U.S. and Canada. I hope they will come up with some favourable answer, of course.

**Mr. Howe:** It would have quite an effect on your operations.

**Mr. Camu:** Yes, but as I said to Mr. Portelance a moment ago, so far the proportion of the general cargo has been between 10 and 15 per cent of the over-all traffic. The rest really being bulky commodities for which there is a decided advantage to move by water because of large volumes, long distances and being unperishable, they can take their time.

**Mr. Howe:** I wonder how much freight is transported, say, from Montreal around through the Panama Canal and back up to Vancouver by tramp steamer these days. Would you have any idea?

**Mr. Camu:** No. It would not be very large.

**Mr. Howe:** It is not very large.

● 1130

**Mr. Camu:** It is very small.

**Mr. Howe:** It used to be quite an item, did it not?

**Mr. Camu:** Yes, there used to be a certain traffic that way. I remember, too, the line that was doing it.

**Mr. Howe:** That is all right, Mr. Chairman, it is just a question I brought up.

**Mr. Camu:** It is because I was looking at the page where we have the breakdown by ports, but I do not think we have Vancouver in that at all.

**Mr. Howe:** One other thing I would like to say, Mr. Chairman, is that this unit train business is not new. Years ago, they used to bring silk across the United States to Vancouver and from Vancouver to Montreal, and they had guards on the train. You probably will not remember that event. Chinese silks were brought across the whole nation.

One other question, Mr. Chairman. Do you have any trouble with tolls anymore?

**Mr. Camu:** All the time.

**Mr. Howe:** Not in proportion to those you had a few years ago with the Jacques Cartier bridge.

les suivants: bateaux, camions et trains; bateaux trains exclusivement; trains, blocs, rapides; camions conteneurs; camions et trains à conteneurs; toutes les combinaisons possibles de transport toujours en fonction de notre hinterland traditionnel, c'est-à-dire la région autour des Grands lacs, des deux côtés de la frontière, aux États-Unis et au Canada. Évidemment nous espérons recevoir une réponse favorable.

**M. Howe:** Elle pourrait avoir un effet considérable sur vos opérations.

**M. Camu:** Oui, mais comme je le disais à M. Portelance, il y a un instant, jusqu'ici le pourcentage du trafic des marchandises diverses, n'a constitué que 10 à 15 p. 100 du trafic global. Le reste est composé essentiellement de marchandises volumineuses qu'il est nettement avantageux de transporter par voie d'eau cause de leur volume, de la distance et aussi du fait qu'elles ne sont pas périssables.

**M. Howe:** Je me demande quelle est la quantité de fret qui est transportée de Montréal, via le canal de Panama, jusqu'à Vancouver par tramps? En avez-vous une idée?

**M. Camu:** Non, il n'y en a pas tellement.

**M. Howe:** Pas beaucoup?

**M. Camu:** Non, très peu.

**M. Howe:** Ce mode de transport a déjà été très considérable n'est-ce pas?

**M. Camu:** Oui. Il s'est fait un certain trafic de cette façon; je me souviens aussi de la ligne qui le faisait.

**M. Howe:** C'est tout, je n'avais que cette question Monsieur le Président.

**M. Camu:** C'est simplement parce que je regardais la page donnant la ventilation pour chaque port, mais je ne crois pas que l'on fasse mention de Vancouver ici.

**M. Howe:** Un autre point que je voudrais mentionner, Monsieur le Président, est que les trains-blocs n'étaient pas nouveau. Il y a de nombreuses années, on transportait la soie des États-Unis à Vancouver et de Vancouver à Montréal, et il y avait des gardiens à bord des trains. Vous ne vous en souvenez sans doute pas. On transportait des soieries chinoises d'une extrémité à l'autre du pays.

Une autre question, Monsieur le Président. Les péages vous causent-ils encore des ennuis?

**M. Camu:** Toujours.

**M. Howe:** Pas autant qu'il y a quelques années dans le cas du pont Jacques-Cartier?

[*Exte*]

**Mr. Camu:** Oh, you mean tolls on bridges.

**Mr. Howe:** Tolls on bridges.

**Mr. Camu:** Oh, no, we do not have . . .

**Mr. Howe:** You do not have anything like this.

**Mr. Camu:** We operate only one bridge as a subsidiary of the Authority, and it is the Seaway's International bridge at Cornwall-Massena. We have tolls on the bridge, but it is the same tariff since we opened in 1962, it is roughly one dollar per car. So there is no problem. We have more problems with the Indians on that bridge than with cars.

**The Chairman:** Mr. Horner, a supplementary question.

**Mr. Horner:** A supplementary on this containerization question. Are you objecting to the low rates that always are offering? I understand they are offering a lower rate for goods coming into Canada than they actually are offering for the same containerization rates for domestic travel. Are you objecting before the Canadian Transport Commission to what would appear to be low cost rates?

**Mr. Camu:** No, I do not think we can either because we do not operate the vessels.

**Mr. Horner:** I see.

**Mr. Camu:** And because we do not operate the vessels we are not the ones who are offering rates to shippers, exporters or importers.

**Mr. Horner:** But you are setting the tolls.

**Mr. Camu:** Yes, but tolls are only a fraction of the overall cost of carrying goods across the country.

**Mr. Horner:** You are increasing the tolls 10 per cent in 1971. Am I right?

**Mr. Taylor:** We have not made any commitment at all along that line, and hopefully this is the kind of conclusion that can be reached from the study being done. But that is not something we have concluded, Mr. Horner, no. But if your question relates how we establish what the toll rates should be, it is based on requirements in the St. Lawrence Seaway Authorization Act in connection with our agreement with our American counterparts to repay capital cost, interest etc., over 50 years and annual operating costs. So essentially that part of it is a mathematical calculation.

**Mr. Horner:** So it does not really matter; the possibility of moving the goods is purely of paying back the debt and amortization of the initial cost.

[*Interprétation*]

**M. Camu:** Vous parlez du péage sur les ponts?

**M. Howe:** Oui, du péage sur les ponts.

**M. Camu:** Non, nous n'avons pas . . .

**M. Howe:** Vous n'en avez pas.

**M. Camu:** Nous n'exploitons qu'un seul pont qui constitue une sorte de filiale de l'Administration de la Voie maritime. Il s'agit du pont international Cornwall-Massena. Nous percevons des péages, mais le tarif n'a pas changé depuis l'inauguration en 1962, environ \$1.00 par voiture. Il n'y a aucun problème. Les Amérindiens nous causent plus de problèmes que les voitures sur ce pont.

**Le président:** Monsieur Horner, une question complémentaire.

**M. Horner:** Oui, une question complémentaire se rapportant aux conteneurs. Vous opposez-vous aux taux peu élevés qu'offrent les chemins de fer? Si je comprends bien, ils offrent des taux moins élevés pour les marchandises qui arrivent au Canada que pour le transport intérieur. Avez-vous formulé une plainte auprès de la Commission canadienne des transports à l'égard de ce qui semblerait être des taux peu élevés?

**M. Camu:** Non, et je crois que nous ne pourrions pas le faire parce que nous n'exploitons pas les navires.

**M. Horner:** Je vois.

**M. Camu:** Comme nous n'exploitons pas les navires, ce n'est pas nous qui offrons les tarifs aux expéditeurs, aux importateurs ou aux exportateurs.

**M. Horner:** Mais vous établissez les péages.

**M. Camu:** Oui, mais les péages ne sont qu'une partie du coût global du transport des marchandises à l'éten-due du pays.

**M. Horner:** Vous augmenterez les péages de 10 p. 100 en 1971. Est-ce vrai?

**M. Taylor:** Nous n'avons pas encore pris d'engagements de ce genre. Nous espérons que ce sera le genre de conclusions qu'établira l'étude qui se fait actuellement. Mais si votre question se rapporte à notre façon d'établir les péages elle se fonde sur les exigences de la Loi sur l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent et sur une entente avec le gouvernement américain pour rembourser le coût d'immobilisation et les intérêts, sur une période de 50 ans, et sur les coûts annuels d'exploitation. Il s'agit d'un simple calcul mathématique.

**M. Horner:** Les tarifs actuels du transport des marchandises ne servent qu'au remboursement de la dette et à l'amortissement du coût initial.

[Text]

[Interpretation]

**Mr. Taylor:** If you want to take purely a mathematical approach to the tolls problem, that is right. What we are hoping the consultants are going to do is take an over-all look at it. That is the best answer I can give you, I am sorry.

**Mr. Horner:** Well, that is not bad. Surely it is known that there have been discussions with the United States. Excuse me, this is a long supplementary. Surely there have been discussions with your counterparts in the United States with regard to stretching out that 50-year period of amortization.

**Mr. Taylor:** We have had no such discussions, no, sir. We have seen plenty of reports in the press that they have been considering this. This has been going on for many years, because they have as acute financial problem as we have. It is certainly one alternative that perhaps should be looked at; but we have not had any discussions with them.

**Mr. Horner:** If your freight is dropping off from 49,000 tons ...

**Mr. Camu:** Million.

**Mr. Horner:** ... million tons in 1966 and it has not come up, it is down to 41 million now ...

**Mr. Camu:** Yes, but I have given the explanation. When you have a hundred-day strike of iron-ore workers the most important commodity is not flowing for 100 days in the prime season of navigation ...

● 1135

**Mr. Horner:** Containerization is taking trade away from the Seaway. You are increasing the rates. Vancouver is merely going to move the wheat out in the big ocean tankers, it is cheaper than they can do it through the St. Lawrence Seaway if you increase it anymore. You said there is a possibility of diverting a million tons of iron-ore direct I suppose down the coast. If your rates are figures on a purely amortization basis of 50 years, and you are not meeting up to your tonnage, then you are heading for a collision course for sure unless you are prepared to amortize it over 75 or 80 years.

**Mr. Camu:** One of the most important considerations we have asked our consultants to look at is not only the potential traffic, or how much business we are going to get, let us say, in the next five or ten years, but also look at the financial structure of the Seaway. Let us say that this is the second requirement. After ten years I would like very much if they could come up with, perhaps, a brand new proposal.

**Mr. Horner:** I think they should.

[Interpretation]

**M. Taylor:** Oui, si vous examinez le problème depuis un point de vue purement mathématique Nous espérons que les experts examineront le problème dans une vue d'ensemble. C'est la meilleure réponse que je puisse vous donner, je m'en excuse.

**M. Horner:** Ce n'est pas si mal. Je suis désolé, c'est une longue question complémentaire. Il y a eu de discussions avec les États-Unis pour prolonger cette période d'amortissement de 50 ans.

**M. Taylor:** Non, nous n'avons pas eu d'entretiens de ce genre. Nous avons lu beaucoup de rapports dans les journaux voulant qu'ils aient étudié la question. Ils l'étudient depuis nombre d'années, parce qu'ils connaissent un problème financier aussi aigu que nous. C'est une solution de rechange qui devrait être étudiée mais nous n'avons pas eu d'entretiens avec eux.

**M. Horner:** Si votre tonnage baissait de 49,000 tonnes ...

**Mr. Camu:** Millions.

**M. Horner:** ... millions de tonnes en 1966. Il est à 41 millions de tonnes maintenant ...

**M. Camu:** Oui, mais je vous en ai donné l'explication. Il y a eu une grève de cent jours chez les travailleurs du minerai de fer, la marchandise la plus importante n'a pas été transportée pendant cent jours pendant la saison de navigation ...

**M. Horner:** L'utilisation des conteneurs vous enlève une partie de votre trafic. Vous augmentez le tarif Vancouver va transporter le blé au moyen de grands navires-citernes océaniques, ce qui sera plus économique que si vous augmentez encore votre tarif. Vous parlez de la possibilité de détourner un million de tonnes de minerai de fer directement jusqu'à la côte. Si vos taux se fondent simplement sur l'amortissement pendant une période de 50 ans, et si vous n'atteignez pas votre tonnage, il y aura de grandes difficultés à moins qu'il vous ne soyez prêts à répartir l'amortissement sur une période de 75 ou 80 ans.

**M. Camu:** L'un des problèmes les plus importants que nous avons demandé à nos conseillers d'étudier n'est pas seulement le tarif éventuel ou le volume d'affaires que nous atteindrons dans les cinq ou six prochaines années, mais aussi la structure financière de la Voie maritime. C'est la deuxième exigence. Après 10 ans, j'aimerais bien qu'ils nous soumettent une proposition entièrement nouvelle.

**M. Horner:** Oui, ils devraient.

## Texte]

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman and gentlemen, a while ago it was mentioned that the United States have built whatever you call it, that kind of ...

**Mr. Camu:** Super locks.

**Mr. Skoberg:** ... super locks. What research and development is your Department doing in regard to bettering our facilities? Is there enough money in the budget to allow for this betterment of the facilities we have?

**Mr. Camu:** Mr. Malcolm will answer that question for you.

**Mr. Malcolm:** We have conducted extensive studies on the feasibility of larger facilities, what size of lock would meet the probable optimum requirements of larger vessels in the future. The government has established an interdepartmental committee some three years ago to study our reports in connection with this a possibility for the future.

**Mr. Skoberg:** I love these interdepartmental committees and these consultant reports that lay there. Here we are behind times, it would appear, in so far as development is concerned; somewhere along the line there has to be some action taken.

I would like to ask now whether or not under the organization of the Department of Transport, if this will have any effect in so far as your Authority is concerned, and whether or not you would like to hazard a guess that all the transportation systems could come under one authority.

**Mr. Camu:** So far we have the assurance that the Authority as such will remain a block, but the block will become part of this new Canadian Marine Transportation Administration, which is one of the four large administrations that will be organized: one dealing with air, one with surface, one with the Arctic, and one with marine. It is with marine that we will be dealing.

**Mr. Skoberg:** I believe sometimes we get hung up on the economy binge, in so many words, and that we forget the St. Lawrence Seaway is really used for the national benefit. We get on increased costs and increased charges to the users, and all the rest of it, without taking into consideration the repercussions throughout the rest of Canada. I know you have had many representations made to you along those lines. That are ascending lockage charges that I understand the Authority put into effect?

**Mr. Camu:** What are the ...

**Mr. Skoberg:** They call them ascending lockage charges.

**Mr. Camu:** Oh, yes. This is the lockage fee on the Welland canal, that portion of the Seaway, and it is

## [Interprétation]

**M. Skoberg:** Monsieur le Président, messieurs, on a mentionné, tout à l'heure, que les États-Unis avaient construit une sorte de ...

**M. Camu:** Superécluse.

**M. Skoberg:** ... superécluse. Quelles recherches ou travaux votre Administration fait-elle en vue d'améliorer nos installations. Le budget nous accorde-t-il assez d'argent pour améliorer nos installations?

**M. Camu:** M. Malcolm va répondre à votre question.

**M. Malcolm:** Nous avons fait de longues études quant à la possibilité d'avoir des installations plus grandes, quant aux dimensions d'écluses qui pourraient répondre aux exigences optimales des navires plus grands. Le gouvernement a établi un comité interministériel, il y a environ trois ans, pour étudier nos rapports sur cette possibilité d'avenir.

**M. Skoberg:** J'aime bien ces rapports de comités interministériels et des conseillers qui dorment au fond des tiroirs. Nous traînons déjà de l'arrière pour ce qui est du développement de la Voie maritime; il nous faut prendre les dispositions voulues, passer à l'action. Je voudrais savoir si la réorganisation du ministère des Transports aura des effets sur la Voie maritime et si vous croyez que tous les réseaux de transports devraient relever d'une seule autorité?

**M. Camu:** Jusqu'ici nous avons l'assurance que l'administration demeurera toujours un bloc, mais elle fera partie de la nouvelle administration des transports maritimes du Canada, qui sera l'une des quatre grandes administrations qui seront établies, l'une pour l'air, une deuxième pour le transport au sol, une troisième pour l'Arctique, et la quatrième pour les services maritimes. Nous serons rattachés aux services maritimes.

**M. Skoberg:** Je crois qu'à l'occasion nous sommes ralenti par le facteur économie, et que nous oublions que la voie maritime est vraiment utilisée dans l'intérêt national. Nous augmentons les coûts et les frais aux utilisateurs, et ainsi de suite, sans tenir compte des répercussions sur le reste du Canada. Je sais que vous avez reçu beaucoup d'observations dans ce sens. Qu'entendez-vous par les taxes d'éclusage échelonner que l'administration de la Voie maritime a mises en vigueur?

**M. Camu:** Quels sont ...

**M. Skoberg:** On les appelle les taxes d'éclusage échelonnes.

**M. Camu:** Oh, oui. Il s'agit du droit d'éclusage dans le canal Welland, qui fait partie de la Voie maritime. Il

## [Text]

increasing by \$20 a year per lock since its implementation in 1967. So it will be \$80 this year and next year it will be \$100 per lock per ship. That is part of the tariff accepted jointly by us and the Americans. So it will cost a ship to use the Welland canal eight times \$80 to go up this year and the same amount to go down. Next year, it will be the maximum, \$100 per lock. There are several exceptions within this tariff: for instance, two small ships, or three small ships, travelling in tandem can share the cost if they wish and it happens very, very frequently. Also traffic having a local destination or origin gets another 50 per cent rebate on that toll.

**Mr. Skoberg:** Is this the only canal that has this specific lockage charge?

**Mr. Camu:** Yes, in Canada.

**Mr. Skoberg:** Why have you specifically spelled out the Welland canal then in this regard?

**Mr. Camu:** This was based on the previous study of our consultants, and we were trying to assess that in connection with the capacity of the canal. We had a lot of problems with congestion and we were trying to improve the services in the canal and at the same time develop a greater capacity. The lockage fee would act in a way as another factor to help increase the use of the locks by the most efficient ships, because it would become more and more expensive year after year. So the most economical ships would continue to use it and it would not be a deterrent to them. The other ones would feel the increase and may perhaps have to change routes and so forth. It happened only in a few cases of the very, very small ones.

**Mr. Skoberg:** In other words, if we increase our transportation services and our transportation system, increase the benefits or the services offered, under your present philosophy it has to go right back to the user only.

**Mr. Camu:** Yes, the philosophy, of course, is that the users should pay for what they use first and not the Canadian taxpayer at large; many of whom never, never use it. The cost should be related to those who are using it, they should pay for it. It is the same for people using super highways or using bridges and so forth. It is the same idea. It is a universal principle.

**Mr. Skoberg:** I think we both agree though super highways are not maintained necessarily by the users only. Whether or not we associate philosophy back a little further to the benefit of others and just immediate users is a decision I imagine the government will have to make.

In this report of remarks by Mr. Stuart Armour, President and General Manager of the Great Lakes Waterways Development Association, on January 21,

## [Interpretation]

augmente de \$20 par année par écluse depuis sa mise en vigueur en 1967. Il sera de \$80 cette année et de \$100 l'an prochain par écluse par navire. Ce droit de taxe fait partie du tarif accepté conjointement par nous et par les États-Unis. Au cours de la présente année, il en coûtera à un navire huit fois \$80 pour remonter le canal Welland et autant pour le descendre. L'an prochain, le droit atteindra le maximum, soit \$100 par écluse. Il y a un certain nombre d'exceptions: par exemple, deux ou trois petits navires qui voyagent en tandem peuvent partager le coût, s'ils désirent, et c'est ce qui se produit très souvent; les mouvements à destination locale ou à point de dépôt local obtiennent un escompte de 50 p. 100.

**M. Skoberg:** Est-ce le seul canal où ce droit d'éclusage est en vigueur?

**M. Camu:** Oui, au Canada.

**M. Skoberg:** Pourquoi avez-vous détaché ainsi le canal Welland?

**M. Camu:** Nous nous sommes fondés sur l'étude précédente de nos conseillers. Nous avons essayé de faire une évaluation en fonction de la capacité du canal. Nous avons eu beaucoup de problèmes d'embouteillage et nous avons essayé d'améliorer les services dans le canal et aussi d'en augmenter la capacité. Le droit d'éclusage devait favoriser l'utilisation des écluses par les navires les plus efficaces parce que le transport y sera de plus en plus coûteux d'une année à l'autre.

Les navires les plus économiques continueront d'utiliser le canal. Les autres navires souffriraient de l'augmentation et devront peut-être changer de route. Ce qui est arrivé dans le cas de très, très petits navires.

**M. Skoberg:** En d'autres termes, si nous augmentons nos services de transport et notre réseau de transport, les avantages et les services offerts, c'est l'utilisateur qui en absorbera le coût.

**M. Camu:** Oui. Le concept est que les utilisateurs devraient absorber ces coûts, et non pas l'ensemble des contribuables, dont beaucoup ne l'utilisent jamais. Le coût devrait être absorbé par les utilisateurs, tout comme ceux qui empruntent les superroutes et les ponts et ainsi de suite. C'est le même concept, c'est le principe universel.

**M. Skoberg:** Je pense que nous sommes d'accord pour dire que les superroutes ne sont pas payées seulement par ceux qui les empruntent. Le fait de tenir compte des avantages futurs pour les autres, et non pas simplement pour les utilisateurs immédiats, est une décision que devra prendre le gouvernement.

D'après le rapport sur les remorques qu'aurait fait Stuart Armour, président et directeur général de Great Lakes Waterways Development Association,

## Texte]

969 some of the statements he made bothered me somewhat. He said that the number of organizations which have publicly expressed their opposition to Welland Canal tolls in any form is increasing. Do you receive representations from these organizations?

**Mr. Camu:** Yes, we do, and Mr. Stuart Armour is president of that group, the Great Lakes Waterways Development Association, I believe. We do get from him regularly all the various briefs, memoirs, surveys and other data that he puts together. He sends them to us regularly.

**Mr. Skoberg:** At the same time, in November 1968, according to the remarks by Mr. Armour, the members of the St. Lawrence Seaway Authority appeared before the Transport Communications Committee here at the House of Commons and in the course of answering questions by Committee members the impression was created by the Authority that Canada would again ask for an increase in the seaway tolls in 1970. He goes on, "as was done in 1964 and 1966".

You told us today that you have now hired Mr. Carr and his associates as consultants to look into the entire situation, but at that time he still believed that economists had suggested to the Authority there could be a 10 per cent increase. Why hire more consultants if you have already made up your mind on increase?

**Mr. Camu:** That was related to the last discussions we had in 1967, at that time, true. Many things changed; traffic changed; traffic patterns changed. Containerization, unit freight trains and many other factors have been raised to date. Because of changing times, conditions and so forth, I think we have to review that all the time.

**Mr. Skoberg:** You definitely do not agree then with any of the Prairie Provinces that have suggested higher away tolls and Welland Canal lockage charges would both be damaging to the economy? These are economists from some of the Prairie Provinces who made representations, that were in conflict with some of the economists that your Authority had hired.

**Mr. Camu:** Yes, it is a permanent conflict between two groups, one saying that if we had a free toll system, of course, it would be cheaper and there is the other group saying should the amortization of the debt and the operation and the maintenance costs be the charge of the government entirely instead of the users?

1145

**Mr. Skoberg:** Yes. Unfortunately you are in a position to worry about the budget.

## [Interprétation]

21 janvier 1969, certaines des déclarations de M. Armour m'inquiètent quelque peu. Il a dit que le nombre d'organismes qui s'opposent publiquement au péage du canal Welland sous toute forme augmente de plus en plus. Recevez-vous des observations de ces organismes?

**M. Camu:** Oui, et M. Stuart Armour est président de ce groupe, la *Great Lakes Waterways Development Association*. Nous recevons régulièrement de lui divers mémoires, enquêtes et autres données qu'il réunit.

**M. Skoberg:** En même temps, en novembre 1968, suivant les observations de M. Armour, les dirigeants de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent devant le Comité des transports et des communications, ici à la Chambre des communes, et, en répondant aux questions des membres du Comité, ils ont donné l'impression qu'une fois de plus, le Canada allait demander une augmentation du péage en 1970, tout comme en 1964 et en 1966.

Vous nous avez dit aujourd'hui que vous aviez retenus les services de M. Carr et de ses associés à titre de conseillers pour étudier toute la situation, mais, à ce moment-là, il croyait encore que des économistes avaient recommandé à l'Administration une augmentation de 10 p. 100. Pourquoi avoir recours aux services de conseillers si vous avez déjà décidé une augmentation?

**M. Camu:** C'est à la suite des derniers entretiens que nous avons eu, en 1967. Bien des choses ont changé depuis. Le trafic a changé. Les conteneurs sont de plus en plus employés. Les trains, blocs de marchandises et bien d'autres facteurs ont été mis à jour. A cause des nombreux changements et des conditions nouvelles et ainsi de suite, je pense qu'il faut revoir la situation.

**M. Skoberg:** Nous n'êtes pas du tout d'accord avec les provinces des Prairies qui ont prétendu que la hausse de péage pour la voie maritime et du droit d'éclusage pour le canal Welland seraient dommageables à l'économie. Il s'agit des commentaires d'économistes des Prairies qui ont formulé des observations contraires aux opinions des économistes engagés par votre Administration.

**M. Camu:** C'est un conflit permanent entre deux groupes. L'un dit que, si nous avions un régime de péage libre, le transport serait moins coûteux, et l'autre groupe se demande si l'amortissement de la dette et les frais d'exploitation et d'entretien devraient être assumés entièrement par le gouvernement plutôt que par les utilisateurs.

**M. Skoberg:** Oui. Malheureusement, vous devez tenir compte de votre budget.

## [Text]

Mr. Camu: I do.

Mr. Skoberg: I am afraid that you cannot think of the philosophy behind the entire situation.

Mr. Camu: I have no choice.

Mr. Skoberg: On another point, it is suggested here that your Authority seeks to exercise control over the size of commercial ships which can transit the Seaway and Welland Canal. Do you have the authority to determine the size of the ships that will make use of the Seaway?

Mr. Camu: The size of the lock is the physical factor that would determine the size of the ship.

Once in a while we get a request from abroad when a new ship is being built and they usually send the blueprints in advance to find out if they can make the system or not. It is a matter of inches sometimes and if they intend to do some trade in the future in the Great Lakes it is better to comply with our own basic requirements, which will never change as far as the existing system is concerned. So we do help them and return the blueprints with suggestions and so forth.

Mr. Skoberg: There is no discrimination against any particular type of ship using the facilities?

Mr. Camu: No, there are already more than 30 flags.

The Chairman: Mr. Skoberg, would you allow Mr. Trudel a supplementary question?

Mr. Skoberg: Fine.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. Following what was said earlier, and this last question that was asked, Mr. Chairman, and keeping in mind the large super lock that Dr. Camu mentioned, should we not be looking, without building another Seaway, at this new mode of transportation now coming into being which will certainly be to the fore, where instead of increasing the size of the ship, a large ship carries other ships. This is now being built, I understand, due to the waterways in existence in South America and other continents. This is the new venture that should be looked at which would still allow us to use the Seaway to the fullest extent without investing another billion dollars or more. We feel that we should certainly be looking at this and I would like to get the reaction of Dr. Camu along these lines.

Mr. Camu: That system is called the "LASH" system. It is a ship carrying barges which are self-propelled. This system is good as long as you have on

## [Interpretation]

M. Camu: Oui.

M. Skoberg: Je crains que vous ne puissiez tenir compte des principes déterminant cette situation.

M. Camu: Je n'ai pas le choix.

M. Skoberg: Un autre point: on prétend que l'administration de la Voie maritime essaie d'exercer un contrôle sur les dimensions des navires marchands qui peuvent utiliser la Voie maritime et le canal Welland. Avez-vous l'autorité voulue pour déterminer les dimensions des navires qui emprunteront la Voie maritime?

M. Camu: Les dimensions des écluses déterminent celles des navires.

De temps à autre, nous recevons une demande d'un étranger lors de la construction d'un nouveau navire et on nous envoie ordinairement les plans pour voir si le navire pourra emprunter la voie maritime. Parfois c'est une question de quelques pouces, et, s'ils ont l'intention de faire du commerce dans les Grands lacs il est préférable qu'ils s'en tiennent à nos exigences de base, qui ne changeront jamais. Nous leur venons en aide et nous leur retournons leurs plans avec des suggestions et ainsi de suite.

M. Skoberg: Vous ne faites pas de distinction injuste à l'égard d'un type donné de navire qui emprunte la voie maritime?

M. Camu: Non. Il y a déjà plus de 30 pavillons différents.

Le président: Monsieur Skoberg, permettriez-vous à M. Trudel de poser une question complémentaire?

M. Skoberg: Oui.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Merci. Après ce qui a été dit plus tôt, à la dernière question posée, Monsieur le Président, et tenant compte de l'écluse géante dont M. Camu a parlé, ne devrait-on pas étudier, sans construire un autre voie maritime, le nouveau mode de transport et de réalisation qui sera vraiment à l'avant-plan. Au lieu d'augmenter les dimensions des navires, on construira de gros navires qui transporteront des navires plus petits. On est en train d'en construire à cause de voies fluviales de l'Amérique du Sud et dans d'autres continents. C'est donc un nouveau mode qu'il y aura lieu d'étudier et qui nous permettrait d'utiliser pleinement la Voie maritime sans nous obliger à investir un autre milliard de dollars ou davantage. Nous devrions sûrement étudier cette possibilité et je voudrais connaître l'opinion de M. Camu là-dessus.

M. Camu: Il s'agit du système dit «lash». Il s'agit de navires transportant des péniches à moteur. Il faut avoir de part et d'autre un estuaire assez grand, un

exte]

her side, let us say, a large estuary, a deep navigable river, a lot of streams and many ports and cities all along so that the mother ship will anchor just outside and then all these barges will start going down the river — I am thinking of the Rhine — and one goes to the left, one to the right and so forth and then they all come back to the mother ship.

If there is such a ship it will be welcome in the way as will any other new feature. The problem will be that this ship will not be able to do that until it is, let us say, reached Lake Ontario, for instance. Several barges could go to Toronto, a few more to Hamilton, but then where else? These are the two major ports in Lake Ontario. The ship would have to go further to reach many other ports. It is the division and the offering of the trade which will be complex at the end for that kind of a ship.

In other words, in the Great Lakes, just above the way, there are about 15 major ports of call, but they are not concentrated as in Europe where you have about 400 million people within a certain area, a pretty small continent, the smallest of them all. In our case we have 15 ports of call scattered along the shores of the five Great Lakes. So right away the ship would not operate in the same advantages, the same surroundings if lying in the mouth of the Mississippi River at New Orleans or the mouth of the Rhine River at Rotterdam.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Just following up a little bit on what Mr. Howe said, Mr. Chairman, I, too, believe it is unfortunate the Seaway Authority have been instructed to file their report in the way they have. This is their instruction. I presume they have not followed any method other than what they are instructed, if I understood your statement correctly Mr. Camu.

1150

**Mr. Camu:** That is correct.

**Mr. Skoberg:** But if we look at the executive end of the then on page 24-80 and look at last year and the previous method used in reporting, which was not that much different, we note that the executive stayed the same. Am I following this chart correctly?

**Mr. Camu:** That is correct as far as manpower is concerned. It is the lower part of page 24-80.

**Mr. Skoberg:** I am looking at the "Executive". Then you have "Scientific and Professional". It seems to vary a little from the actual report that we had here in 1969 and, again, in 1970.

**Mr. Camu:** Yes.

### [Interprétation]

fleuve navigable assez profond, bon nombre de cours d'eau, plusieurs ports et villes pour que le navire mère puisse mouiller au large et que toutes les péniches puissent aller dans toutes les directions, je pense au Rhin, une à gauche, une à droite, et ainsi de suite pour ensuite revenir au navire mère.

S'il existe un tel navire, il sera le bienvenu dans la Voie maritime, tout comme tout autre navire. Le problème sera le suivant: les péniches ne pourront pas quitter le navire tant qu'il n'aura pas atteint, mettons, le lac Ontario. Bon nombre de péniches pourront aller à Toronto, quelques autres à Hamilton, mais ensuite où? Ce sont les deux grands ports du lac Ontario. Le navire devrait aller plus loin pour atteindre d'autres ports. C'est la division et l'offre du commerce qui sera complexe pour ce genre de navire.

En d'autres termes, dans les Grands lacs, juste en amont de la Voie maritime, il y a environ 15 ports importants, mais ils ne sont pas groupés comme en Europe, où il y a environ 400 millions de personnes dans une région précise, dans le plus petit continent. Dans notre cas, nous avons 15 ports d'attache disséminés le long des cinq Grands lacs. Immédiatement, le navire mère ne pourrait pas fonctionner dans les mêmes conditions avantageuses ni dans le même milieu que s'il était mouillé à l'embouchure du Mississippi, à la Nouvelle-Orléans, ou à l'embouchure du Rhin, à Rotterdam.

**Le président:** Merci, Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Pour revenir à ce que M. Howe a dit plus tôt, Monsieur le président, je crois également qu'il est malheureux que l'Administration de la Voie maritime ait reçu instruction de présenter son rapport de la façon qu'elle l'a fait. Ce sont des directives que vous avez reçues et j'imagine que vous n'avez pas suivi d'autre méthode que celle qui vous a été indiquée, si j'ai bien compris votre déclaration, monsieur Camu . . .

**M. Camu:** C'est exact.

**M. Skoberg:** Cependant, si nous examinons la rubrique Direction à la page 24-81 et si nous la comparons avec celle du budget de l'an passé, dont la méthode et la présentation ne sont pas tellement différentes, nous notons qu'il n'y a pas de différence pour la direction. Est-ce exact?

**M. Camu:** Oui il s'agit de la main-d'œuvre au bas de la page 24-81.

**M. Skoberg:** En dessous de la rubrique Direction, vient celle des Sciences et Professions. Il semble y avoir une légère différence avec l'an passé.

**M. Camu:** Oui.

## [Text]

**Mr. Skoberg:** But so far as you are concerned now, the executive are the same. Is 13 correct?

**Mr. Camu:** Yes, that is the same exact number of members in our Authority. There are 13 altogether that constitute what we call the Executive Committee of the Seaway. This includes the three members right here.

**Mr. Skoberg:** Under Departmental Administration in one of the other Estimates that we had before us last year it showed the Deputy Minister, the senior officers and then three categories, with wage brackets. Would you tell us what the Deputy Minister or the senior officer receives under these Estimates?

**Mr. Camu:** In the Department of Transport?

**Mr. Skoberg:** No, I am referring now to your St. Lawrence Seaway Authority.

**Mr. Camu:** To us?

**Mr. Skoberg:** Yes. What I am trying to get at is how many categories there are in these thirteen executive positions.

**Mr. Camu:** We are not part of the Public Service of Canada, we have our own system. I must establish that first. Twelve hundred of the group you have there under the CBRT are all part of that union.

To revert to the top people, in most cases we are following closely the Public Service Commission. Of the 13 executive officers, the three members of the Authority here are appointed by Order in Council at fixed salaries and the other ten senior officer positions can vary between \$20,000 and \$25,000 a year.

**Mr. Skoberg:** Who determines that remuneration, the Treasury Board or your own Authority?

**Mr. Camu:** Our own authority of three.

**Mr. Skoberg:** Again, following up Mr. Howe's line of questioning, how much has Professional and Special Services gone up?

**Mr. Malcolm:** The figure for professional services for 1969 was \$3.635 million, the estimated expenditure for 1970 is \$1.195 million, and the estimate for past 1970 is \$1.670 million.

**Mr. Skoberg:** That is all. Thank you.

**The Chairman:** Are there any other questions, gentlemen?

## [Interpretation]

**M. Skoberg:** Pour ce qui est de votre Administration le nombre de personnes faisant partie de la direction est le même qu'en 1969. Il y en a 13, n'est-ce pas?

**M. Camu:** Oui, c'est exact. Il y a 13 personnes qui constituent ce que nous appelons le comité exécutif de l'Administration de la Voie maritime du St-Laurent. Cela comprend les trois membres qui sont ici présent.

**M. Skoberg:** Dans le budget révisé des dépenses de l'année passée, sous la rubrique Administration centrale, on notait le sous-ministre, les fonctionnaires supérieurs et trois catégories avec indication de traitements. Voudriez-vous nous dire ce que reçoivent le sous-ministre et les fonctionnaires supérieurs dans le budget des dépenses pour 1970-1971?

**M. Camu:** Pour le ministère des Transports?

**M. Skoberg:** Non. Je vous parle de l'Administration de la Voie maritime du St-Laurent.

**M. Camu:** Vous parlez de notre Administration?

**M. Skoberg:** Oui. Je voudrais savoir de combien de catégories font partie ces treize personnes de la direction.

**M. Camu:** Je dois vous dire tout d'abord que nous ne faisons pas partie de la Fonction publique du Canada. Nous avons notre propre système. Mille deux cents employés de notre groupe font partie de la CBRT.

Pour ce qui est des salaires de la direction, nous suivons d'assez près ceux de la commission de la Fonction publique. Parmi les treize personnes qui constituent les cadres, les trois personnes qui sont présentes sont nommées à salaire fixe en vertu d'une ordonnance du Conseil et les dix autres occupent des postes dont le traitement varie entre \$20,000 et \$25,000 par an.

**M. Skoberg:** Qui détermine le montant de la rémunération, le conseil du Trésor ou votre Administration?

**M. Camu:** L'Administration composée des trois membres ici présents.

**M. Skoberg:** Pour continuer dans la même ligne que monsieur Howe, j'aimerais savoir quelle est l'augmentation dans le budget de cette année des services professionnels et spéciaux?

**M. Malcolm:** Pour 1969, le chiffre était de \$3,67 millions; pour 1970, les dépenses prévues s'élèvent à \$1,195 millions et pour les années qui suivront à \$1,670 millions.

**M. Skoberg:** C'est tout merci.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions, messieurs?

[Exte]

**Mr. Rock:** One of the members was asking Mr. Camu about ships passing at a certain speed sometimes doing damage to shorelines. I mentioned last year that when one of the ships go through weedbed areas they root a lot of the weeds.

Mr. Camu, did you have a plan last year whereby through Lake St. Francis or other areas where the channel is close to weedbeds, the ships went at a lower speed than previous years?

1155

**Mr. Camu:** Following the request you made here last year we asked our engineering branch to look into this more deeply, together with our own operations people. They also contacted the Department of Energy, Mines and Resources to find out more about that specific condition. The most recent memorandum have from our own engineering branch, which is December 9, 1969, is not a very encouraging one. I will just read the paragraph in question.

In conclusion, we regret that we have not been able to obtain detailed or definitive information on the subject. It appears that little work has been done in this area. However, it would appear that since the problem transcends provincial and international boundaries that Energy, Mines and Resources would be the logical agency to carry out a study if such is deemed to be warranted.

We tried ourselves to check this in the Lac St. Louis area downstream from Ile Perrot. We also checked this in the section just above and around the Lachine rapids. In all cases we were unable to come up with any definite conclusion. Is it because there are more ships; is it because they go faster, their propellers are turning the water more and, because the waters are more turbulent, this is an activating factor? We are unable to come to any such conclusions.

We will continue to look at this. We will try to get the department, which is more interested and has more knowledge about it than we do, to do something about it, but I cannot be more affirmative than that.

**Mr. Rock:** Mr. Camu, perhaps in those areas where weeds grow close to your channels you could have certain ships go at a high speed one day and then, the following day, other ships go at a very low speed to see if this would help the situation. I noticed last year that there were not as many floating weeds as there were previously.

**Mr. Horner:** I do not think weeds are the problem in the St. Lawrence Seaway.

### [Interprétation]

**M. Rock:** Un membre du comité a abordé la question des navires qui causent parfois des dommages au rivage. Je me rappelle avoir mentionné l'an dernier que certains navires en passant dans certaines régions où il y a des herbes les déracinent.

Monsieur Camu, aviez-vous institué un programme l'année dernière en vertu duquel les navires devaient ralentir en passant dans les régions où se trouvent des joncs près du chenal comme c'est le cas pour le lac St-François par exemple?

**M. Camu:** A la suite de la demande que vous avez faite l'année dernière, nous avons demandé à notre Direction du génie de s'occuper plus étroitement de la chose. La Direction a également demandé au ministère de l'Energie, des Mines et des Ressources plus de détails au sujet de cette situation. La note la plus récente que j'ai reçue de la Direction du génie à ce sujet date du 9 décembre 1969 et n'est pas très encourageante. Je vais vous lire le paragraphe en question.

En conclusion, nous regrettons de ne pas avoir pu obtenir des renseignements circonstanciés et définitifs sur le sujet. Apparemment peu de travail a été effectué dans ce domaine. Cependant, étant donné que cette question sort du domaine de la compétence provinciale et internationale, il semblerait que le ministère de l'Energie, des Mines et des Ressources serait l'organisme tout désigné pour faire une étude de la situation si elle se révélait nécessaire.

Nous avons essayé nous-mêmes d'examiner la situation dans la région du lac St-Louis en aval de l'Ile Perrot ainsi qu'en amont et aux environs des rapides de Lachine. Dans tous les cas il nous a été impossible d'aboutir à des conclusions définitives. Le fait est qu'il y a plus de navires qui naviguent dans la Voie maritime; ils vont plus vite, leurs hélices brassent beaucoup plus d'eau et celles-ci sont beaucoup plus agitées; doit-on attribuer à tous ces facteurs l'aggravation de la situation? Nous avons été incapable de le dire.

Nous continuerons notre enquête. Nous allons essayer de convaincre le ministère à faire quelque chose à ce sujet car il est plus intéressé que nous et connaît beaucoup mieux la situation; nous ne pouvons cependant pas vous donner une réponse plus affirmative.

**M. Rock:** Monsieur Camu, ne serait-il pas possible, dans les régions où poussent les herbes près des chenaux, de tenter l'expérience suivante, de faire naviguer certains navires à grande vitesse un jour, puis d'autres navires à petite vitesse le lendemain afin de voir si cela améliorerait la situation? J'ai remarqué l'année dernière qu'il n'y avait pas autant d'herbes flottant sur l'eau qu'auparavant.

**M. Horner:** Je n'ai pas l'impression que les herbes posent un problème pour la voie maritime du St-Laurent.

## [Text]

**Mr. Rock:** Yes, in this area they are because they come to the shorelines after being uprooted by ships and cause pollution by rotting. I think they are partially responsible.

**Mr. Horner:** The weeds were in the river to begin with.

**Mr. Rock:** I am not arguing that point.

**Mr. Chairman,** pollution is a problem and if any government agencies are in part to blame it should be looked into. I appreciate Mr. Camu's looking into it. I would like him to assure us that they will continue to look into it or have some other department do it.

**The Chairman:** Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, we all have seen pictures of the St. Lawrence Seaway fifty years from now, when Lake Erie is going to be a barren desert, and we have heard stories about its silting up and the channels being narrowed down. Are you going to make your own channel through Lake Erie eventually in order to continue using the Seaway, or is that something that will not happen for 50 or 100 years and, in the meantime, the problem will be eliminated somehow?

**Mr. Camu:** We know that this is the shallowest and perhaps the most polluted of all the lakes. There are many industries . . .

**Mr. Howe:** Around its border.

● 1200

**Mr. Camu:** . . . using it as an open sewer, unfortunately—although more and more now are using treatment plants, especially on the U.S. side. But this is not a question for tomorrow, it is a very long cycle and, if dredging is needed in the lake, it will not be for two or three decades or so because it is still 75 feet in most places and our limiting factor is still at St. Lambert Lock, 25 feet 9 inches, which is the governing factor for the fleet using the Great Lakes. So there is still a lot of water for the required draft of ships using the lake.

**Mr. Howe:** I suppose this would come under the Department of Transport, but do they find that they have to change the channels very often?

**Mr. Camu:** Not very often. The main path of shipping, the main track, remains constantly the same because if they were to change it, many things would be involved, all the buoys the lighthouses and so forth.

## [Interpretation]

**M. Rock:** Oui, elles constituent un problème dans cette région parce qu'après avoir été déracinées par le navires elles viennent échouer sur le rivage; en pourrisant elles polluent les eaux. Je crois qu'elles sont en partie responsables de la pollution.

**M. Horner:** Les herbes proviennent de la rivière.

**M. Rock:** Je ne conteste pas cela.

Monsieur le Président, la pollution est un problème et si des agences du gouvernement en sont partiellement responsables, il faut essayer d'y remédier. Monsieur Camu s'est occupé de la question. J'aimerais qu'il nous donne la certitude qu'il continuera à le faire ou qu'il demandera à d'autres ministères de s'en charger.

**Le président:** M. Howe.

**M. Howe:** Monsieur le Président, on nous a montré des images représentant la Voie maritime dans cinquante ans à l'époque où, prétend-on, le lac Érié sera plus qu'un désert. Nous avons entendu les histoires alarmistes voulant que le lac Érié s'ensablerait et que les chenaux se rétréciraient. Avez-vous songé éventuellement à creuser un chenal à travers le lac Érié qui permettrait de continuer à se servir de la Voie maritime ou bien pensez-vous qu'une telle situation ne se produirait pas avant cinquante ou cent ans et qu'il nous aurions entre temps l'occasion de régler les problèmes?

**M. Camu:** Nous savons tous que le lac Érié est le moins profond et peut-être le plus pollué de tous les Grands lacs. Il y a de nombreuses usines . . .

**M. Howe:** Sur les bords du lac.

**M. Camu:** . . . de nombreuses usines qui se servent du lac comme d'un égout, bien que de plus en plus d'usines surtout du côté américain traitent leurs eaux usées avant de les déverser dans le lac. L'ensablement n'est pas pour demain, et s'il fallait draguer le lac, ce ne serait pas avant deux ou trois décennies car à plusieurs endroits la profondeur atteint 75 pieds alors que l'endroit le moins profond de la voie maritime soit 25 pi et 9 po. se trouve à l'écluse St-Lambert. C'est sur cette profondeur que nous nous basons pour dire que les bâtiments peuvent passer dans les Grands Lacs. Par conséquent, le tirant d'eau dans le lac est largement suffisant.

**M. Howe:** Je suppose que cela relève du ministère des Transports; doit-il changer l'emplacement du chenal très souvent?

**M. Camu:** Non, pas très souvent. Le chenal principal reste toujours le même car si l'on devait en modifier l'emplacement, il faudrait effectuer beaucoup de changements, notamment dans le cas des bouées, des phare-

[*Texte*]

there is a bar in the water, that can be changed but all the others which are fixed and are used also by navigators, are part of the system. Once the system is established, it would involve a tremendous amount of money just to change it. Moreover, all the captains and mates would have to think in terms of new bearings and new roads.

**Mr. Howe:** In other words, the possibility of Lake Erie drying up and creating a stop gap in the Seaway is a long way in the future, if at all.

**Mr. Camu:** It may be 1,000 years before that happens.

Votes 89, L90 and 95 agreed to.

**The Chairman:** That completes the estimates of the away Authority. I would like to thank Mr. Camu and the two other gentlemen.

**Mr. Camu:** I wish to thank you, gentlemen.

[*Interprétation*]

res, etc. Toutes ces installations sont fixes; elles font partie du système et tout changement entraînerait des dépenses considérables. De plus, les capitaines et les seconds devraient s'habituer à de nouveaux relèvements et à de nouvelles routes.

**M. Howe:** En d'autres termes, l'assèchement complet du lac Érié, qui constituerait une coupure dans la Voie maritime du St-Laurent, n'est pas pour demain.

**M. Camu:** Cela n'arrivera peut-être pas avant mille ans.

Les Crédits 85, L90 et 95 sont adoptés.

**Le président:** Nous en avons terminé avec le budget des dépenses de l'Administration de la voie maritime du St-Laurent. J'aimerais remercier monsieur Camu et les deux autres témoins.

**M. Camu:** Je vous remercie, messieurs.



OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Deuxième session de la

Twenty-eighth Parliament, 1969-70

vingt-huitième législature, 1969-1970

---

STANDING COMMITTEE

COMITÉ PERMANENT

ON

DES

**TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS      TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS**

*Chairman*

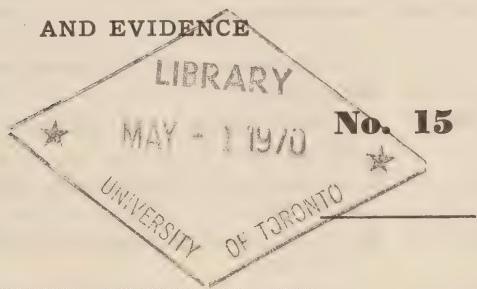
H.-Pit Lessard

*Président*

---

MINUTES OF PROCEEDINGS  
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET  
TÉMOIGNAGES



TUESDAY, MARCH 10, 1970

LE MARDI 10 MARS 1970

---

*Respecting*

*Concernant le*

Estimates 1970-71—Communications and  
Post Office.

Budget des dépenses 1970-1971—Communica-  
tions et Postes

---

WITNESSES—TÉMOINS

(See *Minutes of Proceedings*)

(Voir les procès-verbaux)

STANDING COMMITTEE  
ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

*Chairman:*

*Vice-Chairman:*

and Messrs.

H.-Pit Lessard

Charles Turner

Allmand,  
Breau,  
Godin,  
Horner,  
Howe,  
Macquarie,

Marceau,  
Mather,  
McCleave,  
Perrault,  
Portelance,  
Pringle,

Rock,  
Skoberg,  
Smith (*Saint-Jean*),  
Thomas (*Moncton*),  
Trudel,  
Valade—(20).

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité,  
Robert Normand,  
Clerk of the Committee.*

Pursuant to S.O. 65 (4) (b)

Conformément à l'article 65 (4) b) du  
Règlement

Mr. Breau replaced Mr. Corbin, on March  
9, 1970.

M. Breau remplace M. Corbin, le 9 mars  
1970.

Mr. Macquarie replaced Mr. Noble, on  
March 10, 1970.

M. Macquarie remplace M. Noble, le 10  
mars 1970.

Mr. McCleave replaced Mr. Peddle, on  
March 10, 1970.

M. McCleave remplace M. Peddle, le 10  
mars 1970.

Mr. Lachance replaced Mr. Pringle, on  
March 10, 1970.

M. Lachance remplace M. Pringle, le 10  
mars 1970.

Mr. Pringle replaced Mr. Lachance, on  
March 10, 1970.

M. Pringle remplace M. Lachance, le 10  
mars 1970.

Mr. Valade replaced Mr. McCutcheon, on  
March 10, 1970.

M. Valade remplace M. McCutcheon, le  
10 mars 1970.

Mr. Marceau replaced Mr. Forget, on  
March 10, 1970.

M. Marceau remplace M. Forget, le 10  
mars 1970.

[Text]

[Traduction]

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, March 10, 1970.  
(33)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m. The Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presided.

*Members present:* Messrs. Allmand, Breau, Forget, Godin, Howe, Lessard (*LaSalle*), Mather, Macquarrie, McCleave, Perrault, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Turner (*London East*)—(16).

*Other Member present:* Gérard Loiselle, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

*Appearing:* The Honourable Eric Kierans, Minister of Communications.

*From the Department of Communications:* Messrs. Paul Faguy, Deputy Postmaster General; Tom Bond, Assistant Deputy Postmaster General (*Operations*); Gordon Sinclair, Assistant Deputy Postmaster General (*Finance and Marketing*).

The Chairman instructed the Clerk of the Committee to read the Third Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure for the meeting held on March 9, 1970.

The Subcommittee on Agenda and Procedure of the Standing Committee on Transport and Communications met at 3:30 this afternoon, the Chairman, Mr. H.-Pit Lessard presiding.

*Members present:* Messrs. Pringle, Turner (*London East*), Skoberg, and Lessard (*LaSalle*)—(4).

*Other Member present:* Mr. Howe. Your subcommittee has agreed to the following decisions and recommendations:

- To pursue consideration of the Ground Transportation problems at airports in Canada by holding public hearings in Winnipeg, Manitoba; Calgary and Ed-

## PROCÈS-VERBAL

Le MARDI 10 mars 1970  
(33)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 9h 30. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

*Députés présents:* MM. Allmand, Breau, Forget, Godin, Howe, Lessard (*LaSalle*), Mather, Macquarrie, McCleave, Perrault, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Turner (*London Est*)—(16).

*Autre député présent:* Gérard Loiselle, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

*Comparaît:* L'honorable Eric Kierans, ministre des Communications.

*Du ministère des Communications:* MM. Paul Faguy, sous-ministre des postes; Tom Bond, sous-ministre adjoint des postes (*Exploitation*); Gordon Sinclair, sous-ministre des postes (*Finance et commercialisation*).

Le président demande au greffier du Comité de lire le Troisième rapport du sous-comité du programme et de la procédure qui s'est réuni le 9 mars 1970.

Le sous-comité du programme et de la procédure du Comité permanent des transports et des communications se réunit cet après-midi à 3h 30. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

*Députés présents:* MM. Lessard (*LaSalle*), Pringle, Skoberg et Turner (*London-Est*)—(4).

*Autre député présent:* M. Howe. Le sous-comité accepte les décisions et recommandations suivantes:

- Que l'on poursuive l'étude des problèmes de transport de surface aux aéroports canadiens en tenant des séances publiques à Winnipeg (Man.), à

mton, Alberta, and in Vancouver, British Columbia, from April 12 to April 19, 1970.

2. That notices be published in leading newspapers in the above mentioned cities, where the Transport Committee will hold public hearings.

The notices should also mention that those who wish to be heard and/or present a brief to the Committee, should so request by writing to the Clerk of the Committee on or before April 10, 1970. Briefs, if any, and when possible should be sent to the Clerk of the Committee; 40 copies in English or French, on or before April 10, 1970.

Care should particularly be taken that the notices the printed on two (2) columns and in a suitable section in the newspapers where they will be seen easily by interested persons.

These recommendations are subject to the Committee receiving the necessary Order of Reference to undertake this proposed trip.

The Subcommittee then established the following schedule of subjects to be dealt with before the Easter recess:

1. Consideration of the Communications and Post Office Estimates for the fiscal year ending March 31, 1971.
2. Consideration of the Canadian Transport Commission Estimates for the fiscal year ending March 31, 1971.
3. Consideration of the National Harbours Board Estimates, for the fiscal year ending March 31, 1971.

At 4:40 p.m., the Subcommittee adjourned.

Respectfully submitted,

*Le président,  
H.-Pit Lessard,  
Chairman.*

Calgary et à Edmonton (Alb.), ainsi qu'à Vancouver (C.-B.) du 12 au 19 avril 1970.

2. Que l'on publie dans les journaux importants des cités susmentionnées le avis stipulant que le Comité des transports tiendra des séances publiques dans ces cités aux dates précitées. Les avis devront aussi indiquer que ceux qui désirent être entendus ou soumettre un mémoire au Comité, devront en faire la demande écrite au greffier du Comité au plus tard le 10 avril 1970. Les mémoires devront, si possible, être envoyés au greffier du Comité comme il suit: 40 copies en anglais ou en français, au plus tard le 10 avril 1970. On devra veiller particulièrement à ce que les avis soient imprimés sur deux (2) colonnes, et dans une section du journal facilement repérable par les personnes intéressées.

Ces recommandations sont sujettes à l'Ordre de renvoi nécessaire pour entreprendre ce voyage.

Le sous-comité fixe ensuite la liste des sujets qui seront étudiés avant le congé de Pâques:

1. Étude du Budget des dépenses de la Commission canadienne des transports pour l'année financière se terminant le 31 mars 1971.
2. Étude du Budget des dépenses de la Commission canadienne des transports pour l'année financière se terminant le 31 mars 1971.
3. Étude du Budget des dépenses du Conseil des ports nationaux pour l'année financière se terminant le 31 mars 1971.

A 4h 40, la séance du sous-comité est levée.

Respectueusement soumis,

Thereupon, on motion of Mr. Skoberg

*Resolved*,—That the Third Report of the Subcommittee on Agenda and Procedure be adopted as read.

The motion carried on division.

Pursuant to its Order of Reference of Wednesday, February 18, 1970, the Committee proceeded to the consideration of the Post Office Estimates for the fiscal year ending March 31, 1971.

The Chairman introduced the Honourable Eric Kierans, Minister of Communications, who, in turn, introduced officials of his Department.

Reading from a prepared text, and with the help of slides, the Minister made an opening statement and explained the Cash Flows and Financial Requirements of his Department for the fiscal year ending March 31, 1971, before being questioned hereon.

At 12:00 noon, with the questioning of witnesses continuing, the Committee adjourned until 3:30 p.m. this afternoon.

#### AFTERNOON SITTING (34)

The Standing Committee on Transport and Communications reconvened at 3:30 o'clock this afternoon. The Chairman, Mr. I.-Pit Lessard, presided.

*Members present:* Messrs. Allmand, Breau, Godin, Horner, Howe, Lachance, Lessard (*LaSalle*), McCleave, Macquarrie, Perrault, Portelance, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Turner (*London East*)—(15).

*Other Members present:* Korchinski, Stewart (*Marquette*), Valade, Thompson, Knowles (*Norfolk-Haldimand*), Bell, Pringle—(7).

*Appearing:* The Honourable Eric Kierans, Minister of Communications.

*Witnesses:* Same as at this morning's sitting.

The Committee resumed consideration of the Post Office Estimates for the fiscal year

M. Skoberg propose ensuite, et

*Il est résolu,—*

Que le Troisième rapport du sous-comité du programme et de la procédure, tel que lu, soit adopté.

La motion est adoptée sur division.

Conformément à l'Ordre de renvoi du mercredi 18 février 1970, le Comité entreprend l'étude du Budget des dépenses des Postes pour l'année fiscale se terminant le 31 mars 1971.

Le président présente l'honorable Eric Kierans, ministre des Communications qui, à son tour, présente les fonctionnaires de son ministère.

A l'aide d'un texte préparé à l'avance, et de diapositives, il fait un exposé préliminaire et explique les entrées d'argent et les exigences financières de son ministère pour l'année financière se terminant le 31 mars 1971. Il répond ensuite aux questions des membres du Comité.

A midi, l'interrogatoire des témoins n'étant pas terminé, la séance du Comité est levée jusqu'à 3h 30 de l'après-midi.

#### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (34)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit cet après-midi à 3h 30. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

*Députés présents:* MM. Allmand, Breau, Godin, Horner, Howe, Lachance, Lessard (*LaSalle*), McCleave, Macquarrie, Perrault, Portelance, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Turner (*London-Est*)—(15).

*Autres députés présents:* MM. Korchinski, Stewart, Valade, Thompson, Knowles, Bell, Pringle—(7).

*Comparait:* L'honorable Eric Kierans, ministre des Communications.

*Témoins:* Les mêmes que ce matin.

Le Comité reprend l'étude du Budget des dépenses du ministère des Postes pour

ending March 31, 1971, and the Minister, assisted by officials of his Department, was questioned thereon.

At 5:30 p.m., with the questioning of witnesses continuing, the Committee adjourned until 8:00 p.m. this evening.

EVENING SITTING  
(35)

The Standing Committee on Transport and Communications reassembled at 8:00 o'clock this evening. The Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presided.

*Members present:* Messrs. Allmand, Breau, Godin, Horner, Howe, Lessard (*La-Salle*), Macquarrie, Marceau, McCleave, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Turner (*London East*)—(15).

*Other Members present:* Messrs. Korchinski, Peddle, Marshall, Lundrigan, Thompson, Stewart (*Marquette*)—(6).

*Appearing:* The Honourable Eric Kierans, Minister of Communications.

*Witnesses:* Same witnesses as at the two previous sittings held this day.

The Committee pursued its consideration of the Post Office Estimates for the fiscal year 1970-71 and the questioning of witnesses continued.

Mr. McCleave then presented the following Notice of Motion.

That the Committee request leave of the House to hold hearings in the City of Montreal, to investigate difficulties connected with the postal delivery in that City.

At 10:00 p.m., the Committee adjourned until 3:30 p.m. on Wednesday, March 11, 1970.

l'année financière se terminant le 31 mars 1971. Le ministre, aidé des fonctionnaires de son ministère, répond aux questions des députés.

A 5h 30, l'interrogatoire des témoins poursuivant, la séance est levée jusqu'à 8h ce soir.

SÉANCE DU SOIR  
(35)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit de nouveau à 8h. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

*Députés présents:* MM. Allmand, Breau, Godin, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Macquarrie, Marceau, McCleave, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Turner (*London-Est*)—(15).

*Autres députés présents:* MM. Korchinski, Peddle, Marshall, Lundrigan, Thompson, Stewart (*Marquette*)—(6).

*Comparaît:* L'honorable Eric Kierans, ministre des Communications.

*Témoins:* Les mêmes qu'aux deux séances précédentes.

Le Comité poursuit son étude du Budget des dépenses du ministère des Postes pour l'année financière 1970-1971, et l'interrogatoire des témoins continue.

M. McCleave présente ensuite l'avis de motion suivant:

Que le Comité demande à la Chambre la permission de tenir des séances dans la ville de Montréal, pour enquêter sur les difficultés qui ont trait à la livraison postale dans cette ville.

A 10h du soir, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 3h 30 de l'après-midi, le mercredi 11 mars 1970.

*Le greffier du Comité,  
Robert Normand,  
Clerk of the Committee.*

[Texte]

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, March 10, 1970.

0936

**The Chairman:** Gentlemen, I see a quorum. We have before us this morning for consideration the Estimates of the Department of Communications and of the Post Office for the fiscal year ending March 31, 1971.

Before we start, however, I would like to give you a report on the meeting of the Subcommittee on Agenda and Procedure which was held in my office on Monday, March 9, 1970. May I have a motion that the report of the Subcommittee on Agenda and Procedure be adopted?

Gentlemen, we have before us this morning the Honourable E. W. Kierans, Postmaster General and Minister of Communications, and some of his officials. Before I ask Mr. Kierans to introduce his staff, I will ask Mr. Normand, the Clerk, to read the report of the subcommittee.

(See Minutes of Proceedings)

0940

May I have a mover for this motion?

**Mr. Allmand:** I am not going to move its acceptance. I want to ask some questions about it but maybe we should go on with the Estimates and do this at the end of the meeting because we may take a lot of time now.

**Mr. Skoberg:** I so move.

**Mr. Allmand:** Well, then, I will ask my question. We have already had notices in the Calgary, Winnipeg and Edmonton papers. Is that correct?

**The Chairman:** Yes, but it was understood that further notice would be sent before the Committee went from place to place, Mr. Allmand.

**Mr. Allmand:** As a result of the notices already put in, how many requests for briefs or hearings have we received from each of the cities of Winnipeg, Edmonton and Calgary?

**The Chairman:** We have had about nine letters to date and we have also had phone calls.

[Interprétation]

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 10 mars 1970.

**Le président:** Messieurs je crois que nous sommes en nombre. Nous sommes saisis ce matin des prévisions budgétaires du ministère des Postes et des Communications pour l'année financière se terminant le 31 mars 1971.

Avant de commencer toutefois j'aimerais bien vous faire un rapport de la réunion du sous-comité de la procédure et du programme qui a eu lieu à mon bureau le lundi 9 mars 1970. Puis-je avoir une motion pour l'adoption du rapport du sous-comité du programme et de la procédure.

Messieurs, nous avons devant nous ce matin l'honorable Eric Kierans, ministre des Postes et des Communications, et quelques-uns de ses hauts fonctionnaires.

Avant de demander à M. Kierans de présenter ces membres de son personnel, je demande à notre greffier, M. Normand, de lire le rapport du sous-comité.

(Voir le procès-verbal.)

Est-ce que je pourrais avoir une motion pour l'adoption de ce rapport?

**M. Allmand:** Je n'ai pas l'intention de proposer son adoption. Je voulais simplement poser des questions à son sujet. Mais nous devrions peut-être poursuivre l'étude des prévisions budgétaires et poser ces questions à la fin de la réunion, car cela prendrait peut-être beaucoup de temps maintenant.

**Mr. Skoberg:** Je propose son adoption.

**M. Allmand:** Je pose donc ma question. Nous avons déjà publié des avis dans les journaux de Calgary, de Winnipeg et d'Edmonton, n'est-ce pas?

**Le président:** Oui, mais il avait été entendu qu'on publierait d'autres avis avant que le Comité aille d'un endroit à l'autre.

**M. Allmand:** A la suite des avis que nous avons déjà publiés, combien de demandes en vue de présenter des mémoires, ou d'être entendus avons-nous reçues de Winnipeg, Edmonton et Calgary?

**Le président:** Nous avons reçu environ 9 lettres jusqu'à maintenant et des appels téléphoniques aussi.

[Text]

**Mr. Allmand:** How many from each city?

**The Chairman:** I think we had more from the City of Calgary than any other city.

**Mr. Allmand:** Mr. Chairman, the reason I asked this is that I feel we should only go these cities if we have enough work to really take us there. We have so much work here in Ottawa that I find it difficult to spend long periods of time outside Ottawa and that is why I asked how many requests for hearings have we already received from Winnipeg, how many from Calgary and how many from Edmonton. How many requests did we receive from each of those cities? If we have not received very many, I would suggest that it would be less expensive for us to ask these people to come here than have the Committee go there.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, if Mr. Allmand is for good will we looked after the East and I think this Committee should do its utmost to see that the West is looked after properly.

**Mr. Allmand:** I agree with Mr. Howe and that is why I asked the question. If the people in those cities have not responded, Mr. Howe, to the two ads that the Committee put in the papers, I do not think we should go there. If they do want us to go, then definitely we should go. That is why I asked how many requests have we already received from each of those cities.

**Mr. Howe:** According to the Chairman yesterday he had several letters from Calgary.

**Mr. Allmand:** Could he not just give me the answer now? I am asking, how many?

**The Chairman:** Mr. Allmand, it is hard for me to tell exactly. I have had phone calls from Vancouver; I have had phone calls from Calgary and Edmonton. People phoned to ask what date the Committee was planning to visit these places. I told them that I did not know, but it would be discussed in the Committee and they would be advised accordingly.

**Mr. Allmand:** Well...

**The Chairman:** As you know from past experience, when we left Ottawa to go to Montreal we had two briefs lined up. We were there for four days and I do not think it was a waste of time. The same thing happened when we visited Toronto. We had three

[Interpretation]

**M. Allmand:** Combien de chaque ville?

**Le président:** Je crois que de Calgary il en avait plus que des autres.

**M. Allmand:** Monsieur le président, la raison pour laquelle je pose la question, c'est que je crois que nous ne devrions nous rendre dans ces villes que si nous avons vraiment suffisamment de travail pour nous y amener. Nous avons tellement de travail ici à Ottawa que je trouve très difficile de passer beaucoup de temps à l'extérieur de la ville. C'est la raison pour laquelle je demandais combien de demandes d'auditions nous avions reçues jusqu'ici de Winnipeg, de Calgary, et d'Edmonton. Combien en avons-nous reçues de chacune de ces villes? Si nous n'en avons pas reçues beaucoup, j'estime que ce serait moins coûteux de demander à ces gens de venir ici plutôt que le Comité s'y rendre.

**M. Howe:** Monsieur le président, si M. Allmand est pour la bonne volonté, notre Comité s'est occupé de l'Est et je pense qu'il devrait faire de son mieux pour qu'on s'occupe de l'Ouest comme il convient.

**M. Allmand:** Je suis tout à fait d'accord avec M. Howe et c'est la raison pour laquelle j'ai posé la question. Si les gens de ces villes n'ont pas répondu, monsieur Howe, aux deux annonces que le Comité a publiées dans les journaux, je ne pense pas que nous devrions y aller. S'ils veulent vraiment que nous y allions alors nous devrions y aller. Voilà pour quoi j'ai demandé combien de demandes nous avons déjà reçues de chacune de ces villes.

**M. Howe:** Le président a dit qu'hier, il reçut plusieurs lettres de Calgary.

**M. Allmand:** Est-ce qu'il ne pourrait pas me donner la réponse maintenant? Je demande tout simplement combien.

**Le président:** M. Allmand, il m'est difficile de vous dire exactement combien. J'ai reçu des appels téléphoniques de Vancouver, de Calgary et d'Edmonton. Les gens me demandaient à quelle date le Comité projetait de se rendre à ces endroits. Je leur ai dit que je ne le savais pas, mais que cela serait discuté au cours des réunions du Comité et qu'on les avisera par la suite du moment précis.

**M. Allmand:** Eh bien...

**Le président:** Comme vous le savez, de l'expérience du passé, quand nous sommes allés à Montréal, nous avions deux mémoires qui nous attendaient. Nous y avons passé quatre jours et ce ne fut certainement pas une perte de temps à mon sens. La même

## Texte]

briefs when we left for Toronto and we were here for four days.

**Mr. Allmand:** Mr. Chairman, to be very frank, I think we spent longer in Toronto and in Montreal than we had to. I think even with the number of briefs that we had, we could have cut our trip to those places by one or two days. In any case, I think we should go to these places if there is a demand for us to go, but if there is no great demand to go, I think we would be wasting our time.

I would like to know exactly how many requests we receive. I do not think we should go until we get a large number of requests because I find that we are outside of Ottawa so often now that it is very difficult to do our work in the House.

**The Chairman:** Mr. Mather.

**Mr. Mather:** Mr. Chairman, I have one small point in connection with the Committee's advertising in papers to acquaint the people in the regions with what we are attempting to do. If you go to Vancouver to do that I just wanted to let the Clerk know—he probably already knows—there are no daily papers in Vancouver at this time due to this industrial dispute that is going on. However, the staff for the papers are putting out a paper three times a week and I understand they now have a circulation of 150,000 copies per issue. I said this for information purposes.

I rather disagree with Mr. Allmand. I think the Committee should go now and again to these centres.

**The Chairman:** My feeling is that if we do go we are opening the door for criticism.

**Mr. Howe:** Right.

**Mr. Perrault:** I think we have to go. It is difficult to establish an arbitrary limit on the number of briefs that you are going to hear before you move out of Ottawa.

**Mr. Allmand:** I think we should go, too, if there is sufficient work to do, but I question whether there is sufficient work.

**The Chairman:** It has been moved by Mr. Skoberg that the report of the sub-committee on Agenda and Procedure be adopted.

## [Interprétation]

chose s'est produite quand nous nous sommes rendus à Toronto. Nous avions trois mémoires qui nous attendaient et nous y avons passé quatre jours.

**M. Allmand:** Pour être bien franc monsieur le président, je crois que nous avons passé plus de temps à Toronto et à Montréal que nous aurions dû. Même avec le nombre de mémoires que nous avions, nous aurions pu réduire le voyage à ces deux endroits d'un ou deux jours, mais de toute façon je crois que nous devrions nous y rendre si vraiment on nous demande de nous y rendre, mais si on ne le demande pas tellement, nous perdrions notre temps.

J'aimerais savoir exactement combien de demandes nous avons reçues. Je ne crois pas que nous devrions y aller avant d'avoir un grand nombre de demandes car nous sommes à l'extérieur d'Ottawa si souvent maintenant qu'il nous est difficile de faire notre travail à la Chambre.

**Le président:** Monsieur Mather.

**M. Mather:** Au sujet de la publicité dans les journaux en vue d'informer les gens de ces régions sur ce que nous essayons de faire, si vous en faites à Vancouver, je veux que le secrétaire sache qu'il n'y a pas de quotidiens à Vancouver à l'heure actuelle en raison d'un conflit industriel. Toutefois, le personnel des journaux de l'endroit publie un journal trois fois par semaine et si j'ai bien compris, le tirage en est de 150,000 exemplaires par numéro. C'est tout simplement un renseignement que je donne.

Je suis en désaccord avec monsieur Allmand. Je crois que le Comité devrait se rendre dans ces endroits maintenant et y retourner.

**Le président:** Je pense que si nous n'y allons pas, nous ouvrirons la porte à des critiques.

**M. Howe:** Exact.

**M. Perrault:** Je pense que nous devons y aller. Il est très difficile d'établir une limite arbitraire quant au nombre de mémoires à entendre, avant de quitter Ottawa même.

**M. Allmand:** Je crois aussi que nous devrions y aller s'il y a suffisamment de travail à faire. Mais je me demande si vraiment tel est le cas.

**Le président:** Il a été proposé par M. Skoberg que le rapport du sous-comité de la procédure et du programme soit adopté.

[Text]

Motion agreed to.

**The Chairman:** I now would ask Mr. Kierans to introduce the witnesses with him.

**Hon. Eric William Kierans (Postmaster General and Minister of Communications):** Mr. Chairman, thank you very much for the opportunity to introduce the Deputy Postmaster General, Mr. P. A. Faguy; Mr. T. Bond, the Assistant Deputy Postmaster General in charge of Operations and Mr. G. Sinclair, Assistant Deputy Minister of Finance and Marketing.

**The Chairman:** Mr. Kierans, I believe you have a brief that you want to read to the Committee this morning.

**Mr. Macquarrie:** May I make a point of order?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Macquarrie:** We are delighted to have these people here and I know the Minister prefers to talk about the Post Office rather than Communications, but I would have thought from reading the Votes and Proceedings that we would have been commencing with the A portion of his Estimates, the Communications side, and I wonder why we are moving in this particular direction?

**Mr. Kierans:** I was certainly under the impression that we were going to start with the Post Office, Mr. Macquarrie.

**The Chairman:** The Communications side is not quite ready yet.

**Mr. Kierans:** They will come on later.

**The Chairman:** They will come on later.

**An hon. Member:** Communications broke down.

**Mr. Kierans:** They will come on later, early this afternoon.

**Mr. Macquarrie:** It is a matter of the interests of the people on our Committee, you see. It is a bit unfortunate for some of us on our side; we are prepared for one and you are sitting on another.

**Mr. Perrault:** We will do our best.

**Mr. Kierans:** I think you are always prepared.

Mr. Chairman and Members of the Committee, the Estimates for 1970-71 were released prior to an announcement by the Prime Minister on February 18 to the effect that there would be a postponement of pro-

[Interpretation]

(La motion est adoptée.)

**Le président:** Je demanderais maintenant M. Kierans de présenter les témoins qui l'accompagnent.

**L'hon. Eric Kierans (ministre des Transports et Communications):** Monsieur le président, merci beaucoup de l'occasion qu'offre de présenter le sous-ministre des Postes, monsieur P.-A. Faguy, M. Tom Bond sous-ministre adjoint des Postes chargé de l'exploitation et M. Sinclair, sous-ministre adjoint aux finances et à la commercialisation

**Le président:** Monsieur Kierans, je crois que vous avez un mémoire que vous voulez lire au Comité ce matin.

**M. Macquarrie:** Puis-je invoquer le Règlement?

**Le président:** Oui.

**M. Macquarrie:** Je suis heureux de voir ces gens ici, et je sais que le ministre préfère parler des Postes plutôt que des Communications, mais je croyais, après avoir lu le procès verbal, qu'on allait commencer par la partie A de ses prévisions budgétaires, celle qui concerne les communications. Alors je me demande pourquoi nous procérons de cette façon.

**M. Kierans:** J'avais l'impression que nous allions commencer par les Postes, Monsieur Macquarrie.

**Le président:** Je crois que l'aspect Communications n'est pas tout à fait prêt.

**M. Kierans:** Nous y viendrons par la suite.

**Le président:** C'est cela.

**Une voix:** Les communications sont coupées.

**M. Kierans:** Il en sera question au début de l'après-midi.

**Mr. Macquarrie:** Il s'agit de ce à quoi s'intéressent les membres du Comité, voyez-vous. Certains d'entre nous s'étaient préparés pour un aspect, et vous en abordez un autre.

**M. Perrault:** Nous ferons de notre mieux.

**M. Kierans:** Je pense que vous êtes toujours prêts.

Monsieur le président, et messieurs les membres du Comité. On a distribué le Budget des Dépenses de 1970-71 avant la déclaration du 18 février du Premier ministre selon laquelle serait retardée une hausse proposée

## [Texte]

posed postal rate increases approximating \$17 million. Consequently, the revenues as included in the Estimates are overstated and the deficit understated by that amount of money. However, the total that you are asked to vote of \$395,969,000 remains unchanged as it relates solely to budgetary expenditures.

The program visualized by the Post Office or the 1970-71 fiscal year involves total costs of \$560,031,000 and revenues of \$485,594,000. To facilitate your review of these Estimates, a visual presentation has been prepared.

Je m'excuse, mais les diapositives ont été préparées au cours des derniers jours et sont uniquement en anglais.

The first slide depicts the cash flows and financial requirements for the 1970-71 fiscal year with the forecast for the prior year shown immediately underneath. As you know, the Canada Post Office is a large revenue-producing organization. The bulk of its revenue requirements represents cash received from sales of postal values and services, receipts from foreign postal administrations for the movements of their mail in Canada or by Canadian carriers, profit from foreign exchange and other miscellaneous receipts.

The balance of the revenue, amounting to 14,564,000 relates to services that the Post Office provides to other departments. These services consist of the value of postage of free mail mailed by other departments and agencies and calculated interest on funds held on deposit by the Department of Finance on behalf of the money order operation and the savings bank.

The Post Office Department's cost structure has three main components:

(i) costs assumed by other government departments of \$79,459,000 consisting of contributions to Superannuation and the Canada and Quebec Pension Plans; accommodation provided by the Department of Public Works; cheque issue services provided by the Department of Supply and Services; surgical-medical insurance premiums and employee workmen's compensation. It is anticipated that these costs will be \$5 million higher than forecast for 1969-70 of which \$3 million pertains to contributions and \$2 million to accommodation.

(ii) certain costs are met by expenditures made from postal revenue under the authority vested in the Postmaster

## [Interprétation]

des tarifs postaux de l'ordre de \$17,000,000. Donc les recettes, telles que prévues au budget, sont trop élevées de ce montant, alors que le contraire s'applique au déficit. Toutefois, le montant total que nous vous demandons d'approuver, soit \$395,969,000, reste inchangé, car il se rapporte uniquement aux dépenses budgétaires.

Le programme qu'envisagent les Postes pour l'année financière 1970-71 prévoit, au total, des frais de \$560,031,000 et des recettes de \$485,594,000. Nous avons préparé, pour faciliter votre examen de ces prévisions, une présentation visuelle.

I am sorry, but the slides were prepared over the last few days and are in English only.

La première diapositive représente les réserves d'argent et les exigences financières pour 1970-71 ainsi que celles de l'an dernier juste au-dessous. Comme vous le savez, les Postes canadiennes sont une entreprise dont les sources de recettes sont très importantes. Le gros des recettes représente des sommes d'argent provenant de la vente de valeurs postales et de services postaux, de montants perçus des Administrations postales étrangères pour le transport de leur courrier au Canada ou sa transmission par des transporteurs canadiens, des bénéfices sur le change étranger et d'autres sources diverses. Le restant des recettes, soit \$14,564,000, provient de services que les Postes fournissent à d'autres ministères. Ces services sont la valeur de l'affranchissement du courrier traité gratuitement pour le compte d'autres ministères et organismes et l'intérêt sur les montants détenus à titre de dépôt par le ministère des Finances pour les opérations de mandats de poste et la Caisse d'épargne postale.

La structure des coûts du Ministère comprend trois éléments principaux:

(i) Des frais de \$79,459,000 assumés par d'autres ministères fédéraux: cotisations à la caisse de retraite et aux régimes des rentes du Canada et du Québec, fourniture de locaux par le ministère des Travaux publics, services d'émission de chèques fournis par le ministère des Approvisionnements et des Services, primes au Régime d'assurance chirurgicale-médicale et aux Caisses d'indemnisation des accidentés de travail. On s'attend à ce que ces coûts dépassent de 5 millions de dollars les prévisions qu'on avait établies pour 1969-1970, dont 3 millions de dollars pour les cotisations et 2 millions de dollars pour les locaux.

(ii) Certains frais sont des dépenses effectuées à même les recettes postales, en vertu de l'autorité dévolue au ministre

## [Text]

General by virtue of the Post Office Act. In 1970-71 approximately \$84.6 million of costs will be met out of revenues. Such expenditures relate to the operation of rural and sub post offices; special delivery messenger arrangements; indemnity paid on lost mail; payments to foreign postal administrations for money orders paid abroad; outgoing parcel post; handling charges on Canadian mail that passes through other countries and the carriage of Canadian mail on foreign airlines. In addition, revenues received from the operation of postal services such as money orders, philatelic sales, lock box rentals, unemployment insurance stamps, etc., are used to cover a portion of the costs of providing these services.

## [Interpretation]

des Postes par la Loi sur les postes. Un montant d'environ 84.6 millions de dollars sera prélevé sur les recettes en 1970-1971 pour certaines dépenses. Ces dépenses concernent le fonctionnement des bureaux de poste ruraux et des bureaux auxiliaires, les dispositions spéciales qui doivent être prises pour la distribution par commissionnaires des envois exprès, les indemnités payées pour le courrier égaré, les versements que nous devons effectuer aux autres Administrations postales pour les mandats payés à l'étranger, les colis postaux partants, le traitement du courrier canadien qui passe par d'autres pays et le transport du courrier canadien par les compagnies d'aviation étrangères. D'autre part, les recettes provenant de divers services postaux, comme celui des mandats, des ventes aux philatélistes, des locations de cases postales, des timbres d'assurance-chômage, etc., servent à compenser une partie des frais de prestation de ces services.

(ii) Le reste des frais est couvert par les crédits annuels que vote le Parlement lors de la présentation des Budgets comme celui que nous étudions actuellement. Ces frais sont: traitements, transport, frais de voyage, téléphone, télegrammes, impression, publicité, location, achat de matériel et de fournitures c'est-à-dire les frais qu'un ministère fédéral doit normalement assumer pour le besoin de son exploitation. En 1970-1971, ces frais s'élèveront à \$395,969,000. En revanche, durant l'année, des recettes postales non réparties, de \$386,427,000, seront déposées au Fonds du revenu consolidé.

## • 0955

During the past few years, the Canada Post Office has experienced a continuous rise in costs. Wages and related expenses such as Superannuation contributions now approximate 68.4 per cent of total costs compared to 66.8 per cent for the prior year. These categories wages and related expenses, have been the prime contributors to the growth in the cost burden of the Canada Post Office during recent years. The upsurge in costs relates to wage increases that is slide 10, as evidenced by a curtailment in the manpower growth of the postal service. In 1970-71, we are asking for approval of 44,946 man-years as compared to the 1969-70 total of 45,155. Despite record revenues little improvement has been experienced to date in reducing the amount of the total deficit.

Moreover, without the introduction of rate increases in the 1968-69 fiscal period, it would

Depuis quelques années, les dépenses de Postes canadiennes augmentent constamment. Les traitements et dépenses connexes, comme les cotisations à la caisse de retraite, atteignent maintenant environ 68 p. 100 des dépenses totales comparativement à 66.8 p. 100 pour l'année précédente. Ce sont ces postes qui ont le plus contribué à augmenter les dépenses du Service postal au cours des dernières années, et ce bien que la croissance de la main-d'œuvre ait été freinée aux Postes. Nous sollicitons, pour 1970-1971, l'approbation de 44,946 années-homme comparativement à un total de 45,155 pour 1969-1970.

Malgré des recettes sans précédent, le déficit n'accuse qu'une faible baisse jusqu'à ce

## Texte]

pear that deficits in excess of \$130 million would have resulted in both the current and 1970-71 fiscal periods as opposed to approximately \$74 million quoted in the Estimates.

An analysis of the estimated 1970-71 deficit would indicate that of the various classes of mail and services only two would recover their costs. Slide 14—the largest deficit approximating \$33 million relates to second class mail. First class mail represents a loss of \$22.5 million and third class mail approximates a loss of \$15.1 million. The profit position in the fourth class is \$12.3 million. Special Mail Services indicate a loss of \$9.5 million. Government of Canada mail reflects an anticipated surplus of \$1.2. And finally, financial and miscellaneous services represent a deficit of \$7.8 million.

Au cours de l'étude des prévisions budgétaires des Postes pour 1969-1970, j'ai dit que nous avions l'intention de prendre toutes les mesures possibles pour réduire le déficit et pour boucler notre budget d'ici à quelques années. Plusieurs études ont été faites afin de nous aider à atteindre cet objectif. Le rapport experts déposé en Chambre récemment, et qui s'intitule «Projet détaillé de transformation», représente sans doute l'étude la plus importante faite en ce sens jusqu'à présent. Ce rapport est à l'étude et un Livre blanc est en voie de préparation. Le «Projet détaillé de transformation» ne reflète pas l'opinion du gouvernement, mais celle des experts-conseils. Par ailleurs, le Livre blanc exposera la position définitive du gouvernement sur ce sujet. Bien sûr, les projets visant à améliorer l'efficacité et l'utilité du service postal se poursuivent indépendamment du programme relatif au Livre blanc.

Included in the Estimates is an amount for postal reform to finance a number of projects including the following:

(a) studies on containerization to facilitate the handling and transportation of mail at considerable savings;

(b) series of management improvement projects designed to improve efficiency of the Post Office in the financial, operational and personnel fields;

(c) development of an organization for the marketing function to give positive recognition to the fact that the postal

## [Interprétation]

jour. En outre, n'eût été la majoration des tarifs pendant l'année financière 1968-1969, il semble que le déficit, établi à 74 millions de dollars dans le Budget, aurait dépassé les 130 millions de dollars tant pour l'année financière en cours que pour celle de 1970-1971.

Une analyse du déficit prévu pour 1970-1971 tend à indiquer que des diverses catégories de services et de courrier, deux seulement feront leurs frais. C'est le courrier de la deuxième classe qui entraîne le plus gros déficit: il occasionne une perte d'environ 33 millions de dollars. Le courrier de la première classe entraîne une perte de 22 millions et demi de dollars et celui de la troisième classe de 15.1 millions environ. Pour sa part, le courrier de la quatrième classe apporte aux Postes un profit de 12.3 millions de dollars. Les services spéciaux accusent un déficit de 9 millions et demi. Le courrier du gouvernement du Canada entraînera, espère-t-on, un surplus de 1.2 million. Et finalement, des services financiers et divers autres services occasionnent un déficit de 7.8 millions.

During the consideration of the 1969-70 Post Office Estimates, I said that we intended to do everything possible to reduce the deficit and to balance our budget within a few years. Several studies were made so as to help us reach this objective. The experts report, was tabled in the House recently; it is entitled "Blueprint for Change", and represents undoubtedly the most important study made in this regard so far. This report is being considered, and a White Paper is in the course of preparation. "Blueprint for Change" represents not the Government's position but rather that of the expert advisors. The White Paper will be the definitive expression of the Government's position in this regard. Of course, steps designed to improve the efficiency and usefulness of the postal service are continuing independently of the White Paper program.

Les prévisions budgétaires comprennent une somme pour financer certains projets en vue de réformer le Service postal, à savoir:

a) Des études sur l'utilisation des conteneurs, afin de faciliter la manutention et le transport du courrier et d'épargner considérablement;

b) Une série de programmes d'amélioration de la gestion destinés à augmenter l'efficacité des Postes dans les domaines des finances, de l'exploitation et du personnel;

c) Création d'une organisation de commercialisation afin que les Postes reconnaissent que le service postal est une

**Text]**

service is a business organization which must take into account the needs of its customers;

**• 1000**

(d) implementation of a national address code to facilitate mechanization and later automation of the sortation of mail. The alpha-numeric code will be national in scope and unique among the postal codes of other countries.

(e) implementation of a new money order system that will tremendously improve that service, add speed and privacy to it; continuing testing of the latest equipment available for improving sortation and dispatching of letters; these tests are fully discussed with the unions concerned;

(f) continued planning of new facilities and buildings, particularly in the cases of Montreal and Toronto;

(g) continued emphasis on different training programs; \$1.5 million will be spent on training and some 6,000 employees will benefit from those programs in the coming year. I would like to mention in particular a new labour relations program to be implemented in May.

**[Interpretation]**

entreprise qui doit tenir compte des besoins de ses clients;

d) L'adoption d'un code postal national pour faciliter la mécanisation et plus tard l'automatisation du tri du courrier. Le code alphanumérique aura une portée nationale et sera exclusif au Canada;

e) La mise en vigueur d'un nouveau procédé pour les mandats-poste qui améliorera considérablement ce service, l'accélérera et lui donnera un caractère plus personnel; poursuite des expériences sur les appareils les plus récents pouvant améliorer le tri et l'acheminement du courrier. Ces essais font l'objet de discussions approfondies avec les syndicats en cause;

f) Poursuite de la planification de nouveaux édifices et de nouveaux locaux particulièrement en ce qui regarde Montréal et Toronto;

g) l'on continuera à mettre l'accent sur divers programmes de formation; un million et demi seront dépensés à cette fin et quelques 6,000 employés bénéficieront de ces programmes au cours de l'année qui vient. Je voudrais souligner en particulier un nouveau programme en relations de travail qui doit être mis en vigueur en mai.

On a également mené une étude de l'organisation qui a abouti à un certain nombre de recommandations dont celle de décentraliser la gestion des Postes en créant un certain nombre de régions autonomes à travers le pays. Nous avons accepté cette recommandation et commencé par établir une région pilote en Ontario, dirigée de Toronto par un directeur général régional. Cette région sera chargée de la gestion de l'ancien district de Toronto, du bureau de poste de Toronto, du district de London, du district de North Bay, du district d'Ottawa et du bureau de poste d'Ottawa. Dès que cette administration régionale sera bien établie, nous avons prévu la création d'une autre région dans la province de Québec pour gérer les anciens districts de Montréal et de Québec y compris le bureau de poste de Montréal, la prochaine étape étant la création d'une région de l'Ouest et d'une région des Maritimes. La décentralisation de la gestion des opérations postales de l'administration centrale vers les régions correspond à la réorganisation qu'un bon nombre

An organization study has also been concluded which recommends, among other things, that the management of the Post Office be decentralized through the establishment of regions located across Canada. We have accepted this recommendation and have begun by establishing a pilot region in Ontario with headquarters in Toronto under a regional general manager. This region will be responsible for the management of the former Toronto District, the Toronto Post Office, the London District, the North Bay District, the Ottawa District and the Ottawa Post Office. Once this regional headquarters is fully operational, we plan to establish a region in the Province of Quebec to take over the former Montreal and Quebec City Districts including the Montreal Post Office, to be followed later by the establishment of a Western Region and a Maritimes Region. The decentralization of the management of postal operations from the headquarters to the regions is in harmony with the re-organization under way in many other departments of government as

[exte]

autres ministères gouvernementaux entre-  
ennent parallèlement à la suite des recom-  
mandations de la Commission Glassco.

Monsieur le président, le plus grand désir  
s Postes est de fournir au peuple canadien  
service sûr et efficace, à un prix raisonnable.  
Pour y parvenir nous devrons sans aucun  
doute opérer de grands changements tant  
que les attitudes que dans les structures, les  
systèmes et l'équipement des Postes. Nous  
avons déjà franchi un bon nombre d'étapes,  
mais il nous reste encore une longue route à  
courir.

**The Chairman:** Mr. Allmand.

**Mr. Allmand:** Mr. Chairman, I would like  
to ask a few questions about the report. First  
of all, I wonder if the Minister would explain  
what he means in the report by a new system  
of containerization for transporting the mail.

**Mr. Kierans:** I could explain it to you, I  
guess, but the person who explains all of this  
is Mr. Bond, so I will ask Mr. Bond to  
explain it.

**Mr. T. Bond (Assistant Deputy Postmaster  
General (Operations), Post Office Depart-  
ment):** The containerization study that is  
going on in the Department takes cognizance  
of what is going on in outside transportation  
systems. Within our own Department we have  
looked at this from two standpoints.

First of all, the handling of the mail within  
the Post Office itself, that is within the inter-  
nal system of handling the mail. This might  
be a tray system, it might be a wire mesh  
approach to handling mail from one process-  
ing area to another. We are also looking at  
this kind of internal study in the transfer of  
mail from a main post office to postal stations.

Going into another area of this containeriza-  
tion study of ours, we are looking at the  
container or the module that we can use for  
containing mail and transferring it from one  
post office to another. Bags have been the  
method of containing mail for transportation  
purposes for years, but there are many ways  
in which we can improve our own transporta-  
tion systems by the use of containers.

As I mentioned earlier, within this system  
we are looking at trays and we are looking at  
wire-mesh cages. In fact, we have had experi-  
ments between Montreal and Toronto and  
Ottawa in this area over the years.

Other studies in this area would be  
concerned with the handling of parcel post

[Interprétation]

result of recommendations by the Glassco  
Commission.

Mr. Chairman, it is the greatest wish of the  
Post Office Department to provide dependable  
service to the people of Canada at reasonable  
cost. To achieve those objectives, we shall  
doubtless have to effect major changes in Post  
Office attitudes, structure, systems and equip-  
ment. We have already covered a great deal  
of ground, but we still have a long road  
ahead of us.

**Le président:** Monsieur Allmand.

**M. Allmand:** Monsieur le président, j'aime-  
rais poser certaines questions au sujet du rap-  
port. Tout d'abord, je me demande si le  
ministre pourrait nous indiquer ce qu'il veut  
dire par un nouveau système de conteneurs  
pour le transport du courrier.

**Mr. Kierans:** Je pourrais vous l'expliquer, je  
suppose, mais la personne qui m'explique le  
tout c'est M. Bond. Je lui demande donc de  
me l'expliquer.

**M. T. Bond (sous-ministre adjoint des  
Postes à l'exploitation):** L'étude sur les conte-  
neurs, qui se fait au ministère, tient compte  
de ce qui se passe dans les autres systèmes de  
transport. Dans le ministère, nous avons exa-  
miné la question à deux points de vue.

Tout d'abord, la manutention du courrier  
dans le bureau de poste même; cela regarde  
le système interne de manutention. Il pourrait  
s'agir ici d'un système de plateaux; ou bien  
on pourrait se servir de boîtes maillées pour  
transporter le courrier d'une pièce à l'autre.  
Cette étude interne porte aussi sur le trans-  
fert du courrier du bureau de poste principal  
aux succursales postales.

Quant à l'autre aspect des conteneurs, l'é-  
tude en cause porte sur le genre de méthodes  
ou de contenants que nous pouvons utiliser  
pour garder le courrier et le transporter d'un  
bureau de poste à un autre. Depuis des  
années, on transporte le courrier dans des  
sacs. Mais il y a plusieurs façons d'améliorer  
nos systèmes de transport en utilisant les con-  
teneurs. Comme je l'ai dit, au sein même de  
ce système, nous étudions la possibilité d'utili-  
ser des plateaux et des cages maillées. En  
fait, nous avons fait des expériences entre  
Montréal et Toronto et Ottawa au cours des  
années à cet égard.

D'autres études à cet égard concernent la  
manutention des colis, disons, entre Halifax et

[Text]

mail, let us say, between Halifax and North Sydney, and Moncton and North Sydney. These are the areas that we are looking at because the present system of bagging, then emptying them and bagging again is very time consuming.

Obviously any system of containerization that we develop will have to be able to react to whatever is going on in the development of containerization with major transportation systems such as the CNR, for example, and major trucking concerns, so that whatever we develop is going to be able to fit into their system as well as be an integral part of our own system.

**Mr. Allmand:** Would these containers be used to transport mail, let us say, from post office to post office by air, train and truck?

**Mr. Bond:** This is what we hope we can develop, something that will be sufficiently uniform in design that it can be used in these areas. However, within the system itself, that is within a post office, when we talk about trays and wire mesh cages these would not necessarily be something that could be used to the same degree in an external communication system—a transportation system. There are the variations in it.

**Mr. Allmand:** I presume the purpose of this is to bring about quicker and more efficient handling, but would it also be cheaper?

**Mr. Bond:** This is part of the study that is underway now because we are looking at both the efficiency and the economics of it. In other words, the present system of using bags and having to unload and load bags innumerable times is too time consuming and costly. We feel that by containerization we can save considerable moneys in this particular area.

**Mr. Allmand:** Mr. Chairman, I have another question that affects Montreal. We had the Monpetit Report recommending many changes in the Post Office Department and I would like to ask the Minister what the progress is in the implementation of the recommendations of the Monpetit Report?

**Mr. Kierans:** Mr. Faguy was a member of that Commission. There were 282 recommendations made by the Commission. Up to date more than 200 of them have been implemented and, as you know, we asked Judge Monpetit in the Fall of 1968 to review what had gone on since 1966. I can quote this extract from his second report and then I will ask Mr. Faguy to amplify any further question-

[*Interpretation*]

North Sydney, et entre Moncton et North Sydney. Voilà les domaines sur lesquels portent nos recherches car le système actuel des sacs qu'il faut remplir, puis vider, puis remplir prend beaucoup de temps.

Évidemment tout système de conteneurs que nous pourrions élaborer devra pouvoir tenir compte de ce qui se passe dans ce domaine dans les grands réseaux de transport, par exemple, le CN et les grosses compagnies de transport par camions. Donc tout ce que nous allons élaborer doit aussi pouvoir s'intégrer à leurs propres systèmes, en plus du nôtre.

**M. Allmand:** Est-ce que ces conteneurs serviraient à transporter le courrier, mettons, de bureaux de poste en bureaux de poste, par avions, par rails et par camions?

**M. Bond:** C'est ce que nous espérons. Nous espérons que le système sera suffisamment uniforme pour être employé de ces différentes façons. Cependant, au sein même du bureau de poste, quand nous parlons de plateaux et de cages, cela ne veut pas nécessairement dire qu'on pourrait les employer au même degré dans un système externe de transport. Il y a des variations.

**M. Allmand:** Je présume que le but est d'obtenir une manutention plus rapide et plus efficace. Est-ce que cela coûtera moins cher aussi?

**M. Bond:** Cela fait partie de l'étude que nous faisons à l'heure actuelle, car nous étudions tant l'efficacité que l'aspect économique. En d'autres termes, le système actuel des sacs qu'il faut charger et décharger si souvent prend beaucoup trop de temps et coûte trop d'argent. Nous croyons que grâce aux conteneurs, nous pourrions épargner une somme considérable d'argent à cet égard.

**M. Allmand:** Monsieur le président, j'ai une autre question qui touche Montréal. Nous avons eu le Rapport Monpetit qui recommandait nombre de changements au ministère des Postes. Et je voudrais demander au ministre où en est la mise en pratique de ces recommandations du rapport Monpetit.

**M. Kierans:** M. Faguy était membre de cette Commission, qui a formulé 282 recommandations. Jusqu'ici, plus de 200 de ces recommandations ont été appliquées et comme vous le savez, à l'automne de 1968, nous avons demandé à M. Monpetit d'étudier ce qui s'était passé depuis 1966. Je peux citer un passage de son deuxième rapport puis demanderai à M. Faguy d'en dire davantage,

[Texte]

g. This is Judge Monpetit's second report referring to the changes after several months examination that had gone on in the intervening two and a half years, three years.

The Department has made remarkable progress since October 66...

This was January, 1969.

...and will continue to do even better if the support of the unions at all levels is received along with the support of the district directors and postmasters.

This basically is the road that we are traveling presently, we are trying to build a team spirit, *esprit de corps*, in the Post Office so that everybody will be working towards the common goal and will recognize the objective of providing the most dependable service possible to the people of Canada.

**Mr. Allmand:** In item (g) in your report you say there is a new labour relations program to be implemented in May. Is this further to the Monpetit Report or is that something else?

1010

**Mr. Kierans:** I will ask the Deputy Postmaster General to reply to that but first of all want to say that we have forecasted a spending program next year of \$1.5 million in the training of our people and that some 6,000 employees are going to benefit from this. I want to contrast that with the current year, but I do not know what the final figures are for 1969-70. I think they are in the order of \$579,000. Is that right, Gordon?

**Mr. Gordon Sinclair (Assistant Deputy Postmaster General (Finance and Marketing) Post Office Department):** Yes.

**Mr. Kierans:** This year it is \$579,000 and next year it will be \$1.5 million. This contrasts with five, six or seven years ago when we had 41,000 employees and we spent \$15,000 on training them. One of the programs and one of the objectives of the department is to develop the talents and the skills of the people who are devoting their lives to the Post Office and to the service of the Canadian people, something that has never been done before. So there is this intensive internal management, staff and supervisory staff training program going on.

We recognized this a year and a half ago. We did not spend more than \$579,000 in this current year because it involved the finding of people to do the training and the building

[Interprétation]

y a des questions. Il s'agit du 2<sup>e</sup> rapport du juge Montpetit, qui porte sur les changements intervenus après plusieurs mois d'une étude sur ce qui s'était passé depuis deux ans et demi ou trois ans.

Le ministère a fait des progrès remarquables depuis 1966.

C'était jusqu'en janvier 1969.

...et il continuera à faire encore mieux si les syndicats à tous les niveaux lui donnent leur appui, ainsi que les maîtres de poste et les directeurs de districts.

C'est donc fondamentalement la voie que nous suivons; nous cherchons à créer un esprit de groupe, un esprit de corps au ministère des Postes, pour que tout le monde vise à un but commun et reconnaissse qu'il faut viser à fournir le service le plus sûr possible à la population du Canada.

**M. Allmand:** Au paragraphe g) de votre rapport, vous parlez d'un nouveau programme de relations de travail qui sera mis en vigueur en mai. Est-ce que cela fait suite au rapport Montpetit?

**Mr. Kierans:** Je demanderai au sous-ministre des postes de répondre, mais je voudrais dire d'abord que nous avons prévu pour l'an prochain un programme d'un million et demi de dollars pour la formation de notre personnel et il y a 6,000 employés qui en bénéficieront. Je voudrais établir un parallèle avec l'année actuelle mais je ne sais pas quels sont les chiffres définitifs pour l'année 1969-1970. Je pense que c'est de l'ordre de \$579,000. Est-ce cela, Gordon?

**M. Gordon Sinclair (sous-ministre adjoint des Postes aux Finances et à la Commercialisation):** Oui.

**Mr. Kierans:** Pour cette année, le montant est de \$579,000 et l'an prochain, il sera de \$1,500,000. Cela contraste avec il y a 5 ou 6 ans, où nous avions 41,000 employés et où, on dépensait \$15,000 pour leur formation. L'un des programmes et l'un des objectifs du ministère, c'est de développer les talents et la compétence des membres du personnel qui consacrent leur vie au ministère des Postes et au service des Canadiens. Cela n'a jamais été fait auparavant. Il s'agit en somme d'un programme de formation des préposés à la gestion interne et du personnel de surveillance, qui se poursuit actuellement.

Nous avons reconnu ce besoin il y a un an et demi. Nous n'avons pas dépensé plus de \$579,000 au cours de l'année actuelle parce qu'il fallait trouver les professeurs et aména-

## [Text]

up of the facilities. I would have dearly loved to have spent \$1.5 million in the current year, but we did not have the people, the bodies or the human resources to carry out such an intensive program and we really were not organized to do it, but that is the direction in which the Post Office is going.

To explain what is going to happen with this particular program in May, I will ask Paul Faguy to treat this.

**Mr. Paul Faguy (Deputy Postmaster General, Post Office Department):** The number of people that we feel have to receive training to complete the program amounts to, as we have stated, about 6,000 people. We want these supervisors to be trained in basic management supervision of employees and then labour relations because we now have had a labour contract in effect for over a year. We will have these people study how to deal with the union, with the shop stewards, interpretation of contracts, the handling of grievances and all other matters that are needed to review the problems that arise in these various areas.

These 6,000 supervisors, we hope, by the end of the year will then go on to a more profound program on the basis of what we call organization development—and we have a test going on right now in London, Ontario—which means that supervisors will sit down together and take a problem typical of the Post Office, not something that you read about in a book on labour relations in the Ford Company or some other outside industry or something that you hear about, but rather our own Post Office problems. They will sit down together and analyze the reasons for the problems, the possible solutions and together recommend solutions to the problems. These people will be trained to tackle our own problems as we see them in the Post Office.

**Mr. Allmand:** Unfortunately, there have been several Post Office labour disputes over the last five years. Are you introducing procedures whereby there will be closer and more communication between the union and management on grievances and on many things? Are you setting up new procedures to try to stop these disputes before they start, in other words?

**Mr. Faguy:** One of the main elements of the course will be to learn how to communicate, first of all, with our own employees and also the shop stewards representing the union, so that when a problem comes up and

## [Interpretation]

ger les locaux. J'aurais bien aimé dépenser \$1,500,000 durant l'année en cours, mais nous n'avions pas le personnel requis et les ressources humaines nécessaires pour mettre en œuvre un programme si intensif, et nous n'étaient vraiment pas suffisamment organisés pour le faire. Mais c'est l'orientation du ministère des Postes en ce moment.

Pour expliquer ce qui arrivera à cet égard en mai, je vais demander à monsieur Paul Faguy de traiter la question.

**M. Paul Faguy (sous-ministre adjoint des Postes):** Ceux qui doivent recevoir, à notre avis, une formation d'ici la fin du programme, c'est à peu près 6,000 personnes. Nous voulons que ces surveillants aient des cours de base en surveillance administrative des employés puis en matière de relations industrielles car nous avons maintenant une convention de travail depuis plus d'un an. Donc, ces gens apprendront à traiter avec les représentants syndicaux, le syndicat, à interpréter les conventions, à s'occuper des griefs, et ils étudieront toutes les autres questions qui se posent pour résoudre les problèmes qui se présentent en ces domaines.

Ces 6,000 surveillants, nous l'espérons, pourront à la fin de l'année, passer à un programme plus élaboré en organisation de la gestion. A London, il y a en ce moment un programme pilote en ce sens. Ça veut dire que les surveillants se réunissent et abordent un problème qui est propre au ministère des Postes. Ce n'est pas quelque chose de livré—que sur les relations industrielles, par exemple, en ce qui a trait à la compagnie Ford ou à une industrie de l'extérieur, ou quelque chose dont on entend parler; mais il s'agit de nos problèmes à nous. Ces gens-là analyseront les raisons des problèmes et les solutions possibles et ensemble ils recommanderont des solutions. Ils apprendront à s'attaquer à nos propres problèmes, tels que nous les voyons au ministère.

**M. Allmand:** Malheureusement, il y a eu des différends du travail au cours des cinq dernières années. Est-ce que vous allez introduire des méthodes de façon à établir de meilleures et de plus nombreuses communications entre les syndicats et la direction, en ce qui concerne les griefs et d'autres questions? Autrement dit, est-ce que vous allez élaborer de nouvelles méthodes en vue d'essayer de mettre fin à ces différends avant qu'ils surgissent?

**M. Faguy:** L'un des principaux sujets des cours c'est d'apprendre d'abord à communiquer avec tout le monde, puis avec nos propres employés et aussi les délégués syndicaux, de sorte que si un problème surgit, et avant

[Texte]

before the problem gets aggravated, they will sit down with these people, discuss the problem, the reasons for the problem and try to resolve the problem before it comes to the grievance level right up to the top of the scale. They will be able to deal with the problems locally with the shop stewards, with the union members and we have also recommended that they have meetings regularly between the union and management so that they will get to know one another.

**Mr. Allmand:** How regular would that be, Mr. Faguy?

**Mr. Faguy:** In some places we have them very month. In other places the unions have agreed that there was no need for such regular meetings. As you know, we have more problems in certain areas than others, but everywhere we are always available for meetings with the unions on request.

**Mr. Allmand:** I have other questions. Could you put me at the bottom of the list, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Yes, I will put you down for the second round, Mr. Allmand. Mr. McCleave.

**Mr. McCleave:** Mr. Chairman, may I review the three areas as briefly as possible in my time. First, may I ask the Postmaster General, are all the postal increases postponed or is the one dealing with second class mail, the fourth stage of increase, going to come into effect on April 1 of this year?

1015

**Mr. Kierans:** No, that will come into effect. What is being postponed is the program of postal rate increases for next year. The effect of that would have been that if new postal increases had gone in on January 1, that three months of those postal increases would have fallen into the estimates that we are currently considering. These are all new postal increases that we are discussing.

**Mr. McCleave:** The increases that would have gone into effect next year, were those statutory increases? How is it that one increase comes into effect this fiscal year, but not the other increases for the next fiscal year?

**Mr. Kierans:** That was an increase that was already approved by Parliament in three

[Interprétation]

qu'il s'aggrave, ces gens s'assoiront à la même table et en discuteront, chercheront à en connaître les raisons et essaieront de résoudre avant que ça devienne un grief. Donc, ils pourront s'occuper des problèmes au niveau local avec les délégués du syndicat, les syndiqués et nous avons également recommandé des rencontres régulières entre le syndicat et la direction, pour que tout le monde finisse par se connaître.

**M. Allmand:** A quel point sera cette régularité?

**M. Faguy:** A certains endroits, ces réunions ont lieu tous les mois. Ailleurs, le syndicat a convenu que de telles réunions régulières ne sont pas nécessaires. Comme vous le savez nous avons plus de problèmes en certaines régions qu'en d'autres, mais nous sommes toujours disponibles pour rencontrer les syndicats sur demande.

**M. Allmand:** J'aurai d'autres questions. Pourriez-vous m'inscrire au bas de la liste, monsieur le président?

**Le président:** Oui, je vous inscris pour la deuxième ronde. Monsieur McCleave.

**M. McCleave:** Monsieur le président, permettez-moi d'aborder aussi brièvement que possible les trois secteurs. Tout d'abord, puis-je demander au ministre des Postes si toutes les hausses de tarif sont remises à plus tard, ou celles qui concernent les envois de deuxième classe, quatrième étape de l'augmentation, entreront-elles en vigueur le 1<sup>er</sup> avril de cette année?

**M. Kierans:** Non, ces hausses entreront en vigueur. Ce qui a été remis à plus tard, c'est le programme d'augmentation des tarifs postaux pour l'an prochain. Les conséquences de ceci, c'est que si les nouvelles augmentations des tarifs avaient été mises en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier, trois mois de ces hausses seraient entrées dans les prévisions budgétaires que nous étudions actuellement. Il s'agit de nouvelles augmentations postales dont nous parlons ici.

**M. McCleave:** Les hausses qui seraient entrées en vigueur l'an prochain, étaient-elles des augmentations statutaires? Comment se fait-il qu'une augmentation entre en vigueur durant la présente année financière, mais non pas les autres pour la prochaine année financière?

**M. Kierans:** Il s'agit d'une augmentation déjà approuvée par le Parlement et compor-

## [Text]

stages, so that has been approved, nothing changes there. That was foreseen over a year and a half ago, October of 1968, and was approved at that time, but the staging and the implementation of it was carried out over 18 months.

**Mr. McCleave:** Yes, as I understand the increase, Mr. Chairman, the second class mailing rates would go from 4.5 cents to 5 cents for news content and from 12 cents to 15 cents for advertising content. I think that is the difference between the rate that took effect in October 1969 and the one that will come in on April 1, 1970.

**Mr. Kierans:** That is correct.

**Mr. McCleave:** Has any consideration been given by the Postmaster General, by his Department or by government of whether perhaps even these increases should be stopped by simple amendments to statute as part of the war against inflation?

**Mr. Kierans:** No, we have not considered that. It was definitely decided and accepted by Parliament in, as I said, October and November of 1968. What we have stopped is any further consideration at this time of increases that would come into effect on or after January 1, 1971.

**Mr. McCleave:** My second area of questions, Mr. Chairman, concerns the decision to take the Micmac Post Office on an Indian Reserve near Shubenacadie and change it to a rural route type of operation. I have had correspondence on this with Mr. Houle, the Minister's Executive Assistant. Halifax East Hants has had its share of these changes as well as has every other rural constituency across Canada, but the point that I was trying to make with regard to the Micmac reserve was that it is a place, if I can put it this way, in a bit of ferment at the present time and I wondered whether, in anticipation that there might be trouble, it would be better to use discretion instead of valour and hold off that change for a couple of years. Has the Minister considered this?

**Mr. Kierans:** We have 9,818 post offices across the country at the present time and I am not aware of these particular circumstances. I do not recall them at the moment. I think I can take as notice your suggestion and we will certainly look into it.

**Mr. McCleave:** I wonder if it could be reconsidered, and I make the point very seriously, Mr. Kierans, because I have seen other Indian reserves where there were changes

## [Interpretation]

tant trois étapes; elle a été approuvée et il n'y a rien de changé ici. Ceci était prévu depuis un an et demi, en octobre 1968. Mais la mise en vigueur de cette augmentation était répartie sur 18 mois.

**Mr. McCleave:** Oui. Sauf erreur, monsieur le président, les tarifs des envois de la deuxième classe passeraient de 4.5 cents à 5 cents pour les nouvelles, et de 12 à 15 cents pour la publicité. Je pense que c'est la différence entre les taux qui ont été mis en vigueur en octobre 1969 et ceux qui seront appliqués le 1<sup>er</sup> avril 1970.

**Mr. Kierans:** C'est bien cela.

**Mr. McCleave:** Et bien, est-ce que l'on a songé, est-ce que le ministre des Postes ou ses fonctionnaires, ou le gouvernement se sont demandé si ces augmentations devaient être arrêtées, en modifiant les statuts, et ce dans le but de lutter contre l'inflation?

**Mr. Kierans:** Non, nous n'avons pas envisagé la question. La chose a été définitivement décidée et acceptée par le Parlement, je l'répète, en octobre et novembre 1968. Ce que nous avons cessé de faire, c'est d'étudier en ce moment-ci des augmentations qui entreraient en vigueur le ou après le 1<sup>er</sup> janvier 1971.

**Mr. McCleave:** Ma deuxième question, monsieur le président concerne la décision de transformer le bureau de poste de Micmac, situé dans la réserve indienne près de Shubenacadie, pour que le service devienne un service de livraison du type rural. J'ai communiqué à cet égard avec M. Houle, l'adjoint administratif du ministre. La circonscription de Halifax a eu sa part de ces modifications de même que toutes les autres circonscriptions rurales du pays, mais ce que je veux dire au sujet de la réserve de Micmac, c'est que c'est un endroit où il existe une certaine agitation en ce moment-ci et je me demande vu la possibilité de troubles, s'il ne vaudrait pas mieux de faire appel à une mesure discrétionnaire, au lieu de considérer le point de vue économique, et remettre à deux ans ce changement. Est-ce que le ministre y a pensé?

**Mr. Kierans:** Nous avons 9,818 bureaux de poste au Canada actuellement et je ne suis pas au courant de ce problème. Je ne m'en souviens pas. Je pense que je peux considérer votre suggestion comme préavis et m'en occuperai certainement.

**Mr. McCleave:** Je me demande si on pourrait reconSIDéRER cette question et je la soulève très sérieusement, monsieur Kierans parce que j'ai vu d'autres réserves indiennes

[Texte]

and the first object of any disturbance with Saturday night revellry was usually the group mail box. I have been met with the reply that there are forces of law and order in this country, which is quite true, but on the other hand why ask the police to have to step in when for a little extra money you could maintain the postal service without the disturbance.

**Mr. Kierans:** My officers are here, they have heard the reasonable representation and will certainly take it into account.

**Mr. McCleave:** My final area of question, Mr. Chairman, for the Postmaster General is about the delivery of parcels. Is it postal policy that a parcel is, say, taken to a place once and if the occupant is not at home that thereafter the recipient has to go to the local post office to get it?

1020

**Mr. Kierans:** He does not have to go to the post office. On the card that the letter carrier leaves at the home there is the general advice that he now should go to the post office to pick up his parcel. On the other hand, there is also, there may not be on all cards, a notice to the effect that if he wants it redelivered to all the local post office and they can in most cases arrange to deliver it again. They could try, let us say, the next day, but the policy generally is to leave a card advising him that a parcel was to be delivered, there was nobody home and it is now at the post office.

**Mr. McCleave:** What about the circumstance where a neighbour or a relative offers to take the parcel? Is the delivery system flexible enough to permit this to happen?

**Mr. Kierans:** This has happened to me; I do not know what the general rule is.

**Mr. Bond:** This has been done in many, many circumstances. However, what one person might want in this area, another person would not want. In other words, you would have your neighbour accept a parcel; other people do not want their neighbours to accept it. So we have left it pretty well to the delivery patterns of the employee himself under these circumstances.

**Mr. McCleave:** I see.

**Mr. Kierans:** I may say, Mr. McCleave, that if Mr. Macquarrie were my neighbour I

### [Interprétation]

où l'on a fait des changements et quand il y a des troubles accompagnant les bombances du samedi soir, on commence d'abord, d'originaire, à s'attaquer à la boîte postale. On m'a répondu qu'il existe des agents de la paix au Canada, ce qui est vrai, mais d'autre part, pourquoi demander à la police d'aller sur les lieux alors que pour un peu plus d'argent, on pourrait maintenir le service postal sans créer tous ces ennuis?

**M. Kierans:** Mes hauts fonctionnaires sont ici et ils entendent cette instance et ils en tiendront certainement compte.

**M. McCleave:** Et ma dernière question, monsieur le président, qui s'adresse au ministre des Postes, concerne la livraison des colis. Est-ce que c'est la politique du ministère qu'un colis soit livré une fois et que si la personne n'est pas à la maison quand le facteur passe, le destinataire doit aller au bureau de poste pour chercher son colis?

**M. Kierans:** Il n'y est pas obligé. Sur la carte que le facteur laisse à la maison, il y a des directives disant qu'il doit se rendre au bureau de poste pour chercher son colis mais d'autre part, et ceci n'est peut-être pas sur toutes les cartes, il y a un avis disant que si la personne veut une nouvelle livraison, elle peut appeler le bureau de poste local et dans la plupart des cas on peut livrer encore; on peut renvoyer le facteur livrer le lendemain, par exemple, le colis. En tout cas la politique générale, c'est de laisser une carte disant que le facteur s'est présenté avec un colis, qu'il n'y avait personne à la maison et que le colis est maintenant au bureau de poste.

**M. McCleave:** Qu'en est-il lorsqu'un voisin ou un parent offre de recevoir le colis? Est-ce que le système de livraison est suffisamment souple pour permettre ceci.

**M. Kierans:** Cela m'est arrivé mais je ne sais pas quelle est la règle générale.

**M. Bond:** Cela se fait très, très souvent. Cependant, ce qu'une personne veut dans telle région, une autre ne le voudra pas dans une autre. Autrement dit, il y a des gens qui veulent, par exemple, qu'on laisse le colis chez un voisin, et d'autres qui ne le veulent pas. Donc, nous laissons la solution à l'employé de livraison.

**M. McCleave:** Je vois.

**M. Kierans:** Je pourrai ajouter, monsieur McCleave, que si M. Macquarrie était mon

[Text]

would be delighted to have my parcels left at his door.

**An hon. Member:** "Love thy neighbour."

**Mr. McCleave:** Would this mean that your Christmas mail would arrive at Easter?

All right, I think probably I was raising the complaint of an individual in that regard and I think perhaps the person delivering the parcel showed poor judgment in this particular case. Thank you very much.

**The Chairman:** Mr. Perrault.

**Mr. Perrault:** Mr. Chairman, I have some questions relating to the decentralization system which is now being initiated at least on an experimental basis.

**The Chairman:** Mr. Perrault, would you speak a little closer to your microphone.

**Mr. Perrault:** I am sorry, Mr. Chairman, I should know by now. Page 5 of the Minister's statement tells us that a pilot region has been established:

in Ontario with Headquarters in Toronto under a Regional General Manager.

...on the basis of the recommendation of the organization study. Do you have any preliminary reports yet with respect to that Ontario pilot region?

**Mr. Kierans:** Although we appointed the regional director last fall, the project really only commenced effective January 1 of this year, and of course, he is getting acclimatized to the entire operation in Ontario. I may say I spent some time with him last Thursday night. Mr. Faguy and Mr. Sinclair were with me in Toronto and all I can tell you is this that I think that all three of us, and I am sure Mr. Bond also, are tremendously impressed with the grasp that he has shown so far of the intricacies and complexities of re-organizing Ontario into virtually an autonomous region with certainly all operating responsibilities being located there.

**Mr. Perrault:** It would be true to say then that preliminary indications are encouraging?

**Mr. Kierans:** It would be absolutely true.

**Mr. Perrault:** May I just ask another question based on this concept of decentralization? The plan apparently is to establish a Quebec regional office, a Maritime regional office and a Western regional office. The West is a very rapidly growing part of Canada. Is there an argument to establish a Pacific regional office

[Interpretation]

voisin, évidemment je serais fort heureux de demander au facteur de laisser le courrier chez lui.

**Une voix:** «Aimez votre prochain.»

**M. McCleave:** Est-ce à dire que votre courrier de Noël arriverait à Pâques?

Très bien. J'ai probablement, je pense, soulevé une plainte de quelqu'un à ce sujet, et je crois que le livreur du colis a fait preuve d'un manque de jugement en ce cas. Merci beaucoup.

**Le président:** Monsieur Perrault.

**M. Perrault:** Monsieur le président, j'ai certaines questions relatives au système de décentralisation que l'on a lancé du moins sous titre expérimental.

**Le président:** Monsieur Perrault, parlez plus près de votre micro, s'il vous plaît.

**M. Perrault:** Mes excuses, monsieur le président. Je devrais savoir déjà. A la page 5 de la déclaration du ministre, il est dit qu'un région-pilote a été établie

en Ontario, avec bureau principal à Toronto dirigé par un directeur général régional

en fonction de la recommandation de l'étude organisationnelle. Avez-vous reçu des rapports préliminaires en ce qui concerne cette région-pilote de l'Ontario?

**M. Kierans:** Nous avons nommé le directeur régional l'automne dernier mais le projet n'a commencé vraiment qu'en janvier de cette année, et le titulaire se familiarise avec l'opération dans l'ensemble de l'Ontario. J'ai passé quelque temps avec lui jeudi soir dernier. M. Faguy et M. Sinclair étaient avec moi à Toronto, et tout ce que je puis vous dire, c'est que nous sommes tous les trois, et M. Bond également, j'en suis sûr, fort impressionné par la façon dont il semble percevoir les complexités qui qu'entraîne le fait de réorganiser l'Ontario en une région pratiquement autonome où toutes les responsabilités de fonctionnement seront centralisées.

**Mr. Perrault:** Il serait juste de dire, donc que les premiers signes sont encourageants.

**Mr. Kierans:** Exactement.

**Mr. Perrault:** Puis-je poser une autre question au sujet du principe de la décentralisation. Le plan, c'est de créer, semble-t-il, un bureau régional du Québec, un bureau régional des Maritimes, et un bureau régional dans l'Ouest. L'Ouest se développe très rapidement. Est-ce qu'on ne pourrait pas créer une région

*[Texte]*

In addition to one covering the three Prairie provinces? That is a vast territory from the Ontario border out to the Pacific Ocean.

**Mr. Kierans:** I think this is a political question and I must say that on strict economic grounds I certainly agree with what I think the honourable member is representing here, that there should be a fifth region for British Columbia. As my colleagues here know, I have probed rather deeply into the decision and now approve the decision to go along initially with four regions. On straight economic grounds there is no question that British Columbia's economic problems its orientation towards the Pacific and the East and so on, are completely different from those found even in the Prairies. On administrative problems the question is: would a fifth region be justified in straight administrative terms and even in the Prairies. On administrative prob-

1025

es, I would agree with you. Initially I think we are going to start off with one region for the four western provinces and then when the obvious stresses and strains begin to appear, we will have to make an assessment of the cost of splitting that office in two.

**Mr. Perrault:** So, there is at least some hope for a Pacific region?

**Mr. Kierans:** The door is not closed.

**Mr. Perrault:** That is encouraging. In that regard, Mr. Chairman, mention is made on page 5 of:

continued planning of new facilities and buildings, particularly in the cases of Montreal and Toronto;

Would it be true to say that there is also planning for decentralization of facilities on the Lower Mainland of British Columbia?

**Mr. Kierans:** I will ask Mr. Bond to answer at.

**Mr. Perrault:** In view, again, of the remarkable growth which is taking place in this part of the country.

**Mr. Kierans:** Actually of the post offices that I visited across the country, Calgary is going to have a brand new one, Edmonton is probably one of the most modern in terms of equipment and mechanization and so on, and the Vancouver Post Office is a good one for the present size. At the rate at which Vancouver is growing it will rapidly require additional facilities. We have mentioned Toronto

*[Interprétation]*

du Pacifique en plus d'une région pour les trois provinces des Prairies? Le territoire qui va de la frontière de l'Ontario au Pacifique est très vaste.

**M. Kierans:** Je pense que c'est une question politique et je dois dire que du strict point de vue économique, je serais d'accord avec ce que dit le député, à savoir qu'il devrait y avoir une cinquième région pour la Colombie-Britannique. Mais comme mes collègues ici présents le savent, j'ai fait des enquêtes assez approfondies là-dessus, et maintenant j'aprouve cette décision de commencer par quatre régions. Mais du point de vue strictement économique, il n'y a pas de doute que les problèmes économiques de la Colombie-Britannique, son orientation vers le Pacifique et l'Orient, et ainsi de suite sont tout à fait différents de ceux des Prairies. Mais la question est: est-ce qu'une cinquième région serait justifiée du simple point de vue administratif et même du point de vue financier? Au plan économique, oui, je suis d'accord avec vous. Mais au début je pense que nous allons commencer avec une région pour les quatres provinces de l'Ouest, et par la suite, quand les besoins se feront vraiment sentir, il faudra calculer le coût de la création d'une cinquième région.

**M. Perrault:** Il y a donc lieu d'espérer en la création d'une région du Pacifique?

**Mr. Kierans:** Oui, la porte n'est pas fermée.

**Mr. Perrault:** C'est encourageant. On dit à la page 5:

Poursuite de la planification de nouveaux édifices et de nouveaux locaux, particulièrement en ce qui regarde Montréal et Toronto.

Est-ce que l'on prévoit également de décentraliser les installations dans le sud de la Colombie-Britannique?

**Mr. Kierans:** Je vais demander à M. Bond de répondre.

**Mr. Perrault:** Étant donné, encore une fois, la croissance considérable de cette région du pays.

**Mr. Kierans:** Des bureaux de poste que j'ai visités au pays, par exemple à Calgary, il y aura un nouveau bureau de poste. A Edmonton, le bureau de poste est probablement l'un des plus modernes en ce qui concerne l'équipement et la mécanisation, et ainsi de suite. A Vancouver, il y a un bon bureau de poste pour la grosseur de la ville. Étant donné le taux de croissance de Vancouver, il faudra

## [Text]

and Montreal here because they are so far behind the demands which are presently placed on them, which I could not actually say for Vancouver at the moment. But Vancouver will be. We are quite aware of those needs but let us say the priorities would have to be Montreal and Toronto at the moment because the facilities are old. They are outmoded and the growth in those two cities has expanded far beyond what can be reasonably handled.

**Mr. Perrault:** Mr. Chairman, is the Minister able to tell the Committee the kind of results which have ensued from the new money order system—the financial results?

**Mr. Kierans:** I will ask Mr. Sinclair to describe the system first of all. It does not really come into effect—but he can describe all the planning that is presently going on—it does not come into effect until September of this year.

**Mr. Perrault:** The planning for it at least.

**Mr. Sinclair:** The planning is far advanced on the money order system. The actual implementation date will be late September or early October of this year. A system has been designed on the basis of attempting to mechanize a very large volume load. At the present time in terms of ingoing and outgoing transactions we are processing close to half a million entries a day in Ottawa in the money order system essentially on a manual basis. The big move is to attempt to mechanize this processing and at the same time to simplify the procedures for obtaining the money orders with it by not requiring the sender's name and the payee's name to be entered at the wicket. The individual can do this himself, a copy of the money order being available for the sender.

**Mr. Perrault:** It is a very time-consuming process, is it not?

**Mr. Sinclair:** It is one that we have to be very careful with.

**Mr. Perrault:** Mr. Chairman, I just have a final question, if I may, concerning this Advisory Committee on stamps; philatelists tell me that Canadian stamps are far more interesting now, at least in recent months, from a standpoint of collectors. How many new stamps were issued in 1969 and what kind of work is the Advisory Committee undertaking in this area?

## [Interpretation]

très bientôt des locaux supplémentaires. Nous avons mentionné Toronto et Montréal parce que ces bureaux sont tellement en retard par rapport à la demande à laquelle ils doivent répondre actuellement, ce que je ne pourrai pas dire pour Vancouver. Mais cela viendra. Nous sommes bien au courant de ces besoins mais les priorités d'abord, ce sera Montréal et Toronto pour l'instant, parce que les édifices là-bas sont vétustes et la croissance de ces deux villes dépasse leurs possibilités de manutention de beaucoup.

**Mr. Perrault:** Est-ce que le ministre pourrait dire au comité quel résultat il a obtenu avec le nouveau système des mandats-postes? Quels résultats financiers a-t-il obtenu?

**Mr. Kierans:** Je vais demander à M. Sinclair de décrire ce système. Il n'est pas en vigueur mais il peut en tous cas nous parler de la planification qui se fait dans ce domaine. Le système n'entre pas en vigueur avant septembre de cette année.

**Mr. Perrault:** Parlez-nous du moins de la planification dont il fait l'objet.

**Mr. Sinclair:** La planification est très avancée. La mise en application se fera en septembre ou en octobre de cette année. Il s'agit du système qui a été mis au point en cherchant à mécaniser un volume considérable. À ce moment-ci, nous traitons près d'un demi-million d'entrées par jour à Ottawa en ce qui concerne les mandats de postes, et le tout manuellement pour l'essentiel. Il s'agit de chercher à mécaniser cette manutention et simplifier les méthodes d'obtention du mandat de poste en ne demandant plus le nom de l'envoyeur et du bénéficiaire au guichet. Les clients peuvent le faire eux-mêmes en ayant à leur disposition une copie du mandat.

**Mr. Perrault:** Cela exige beaucoup de temps, n'est-ce pas?

**Mr. Sinclair:** Il faut être très prudent en appliquant un tel système.

**Mr. Perrault:** Monsieur le président, j'une dernière question. Elle concerne le comité consultatif sur les timbres. Des philatélistes me disent que les timbres canadiens sont beaucoup plus intéressants maintenant que depuis quelques mois du point de vue des collectionneurs. Combien de timbres nouveaux ont été émis en 1969 et quel genre de travail le comité consultatif fait-il dans ce domaine?

## Texte]

**Mr. Kierans:** The Advisory Committee, has charge of and enters at a very early stage into the planning and designing of stamps, that is the approval, the setting of scenes and the assignment of a particular project, let us say the Manitoba Centennial or whatever stamp you can think of, to particular artists. We have also upgraded tremendously the financial value that we put on this. It is considerably higher and now that we are able to attract artists who are willing to devote a great deal of time and who have really only their costs returned to them. Before that it was a nominal sum of \$150 and \$250 if the design were accepted. This was rather ridiculous. Let us say that we now have a professional committee of artists and philatelists.

**Mr. Perrault:** How many are on that Committee?

• 1030

**Mr. Kierans:** I think there are seven on that committee. Two are philatelists and the other five I guess, are designers or artists, let us say four of them, and the Chairman would be from the Department to organize the activities of the Committee. It is only in the last several issues that you have been able to notice this professional touch, but you will from now on. As you can appreciate, the stamps released in the early part of 1969 were planned long before the formation of this Committee.

**Mr. Perrault:** Thank you, Mr. Chairman. May I have my name put down for the second round?

**The Chairman:** Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, I am especially interested and as a matter of fact quite impressed with the reorganization program which has been established apparently within recent months and a great deal of the work is still to be done. You also mention the esprit de corps which is being improved from time to time. From various investigations that I have managed to conduct in our area there seems to be excellent to fair esprit de corps and some of the problems we see in the East just do not exist in the West.

Could you give the Committee some information with regard to the actual state of the reorganization program? Is this to extend over a number of years or are you nearing completion in your program, or will it be a continuing program? It naturally must attract a good deal of criticism because people resent change. What is your assessment of the reorganization program at the present time?

## [Interprétation]

**M. Kierans:** Le comité consultatif intervient très tôt dans la planification et la conception des timbres: approbation, choix des scènes, commande d'un timbre spécial, disons, sur le centenaire du Manitoba, ou sur n'importe quel sujet, à un artiste. Nous avons également augmenté considérablement la valeur financière que nous consacrons à cet égard. Le montant est beaucoup plus élevé, et maintenant nous pouvons attirer des artistes qui acceptent de consacrer beaucoup de temps au dessin des timbres et à qui, en fait, on rembourse les frais. Autrefois, c'était \$150 ou \$250 dollars que l'on donnait pour un dessin accepté. C'était une somme ridicule. Maintenant, nous avons un comité professionnel d'artistes et de philatélistes.

**M. Perrault:** Combien y a-t-il de membres dans ce comité?

**M. Kierans:** Je pense qu'il y en a sept. Il y a deux philatélistes et les autres, je pense, sont des artistes ou des dessinateurs; il y en a quatre. Et le président est du ministère; il organise le travail du comité. C'est seulement sur les dernières émissions que vous avez pu remarquer ce caractère professionnel sur les timbres mais dorénavant ce sera le cas. Comme vous le savez, les timbres émis au début de 1969 ont été préparés longtemps avant la formation de ce comité.

**M. Perrault:** Merci, monsieur le président. Veuillez prendre mon nom pour la deuxième tournée.

**Le président:** Monsieur Pringle.

**M. Pringle:** Je suis intéressé au programme de réorganisation qui, semble-t-il, a été élaboré il y a quelques mois seulement et où une grande part du travail reste encore à faire. Vous avez aussi mentionné l'esprit de corps, qui s'améliore de temps à autre. A la suite de diverses enquêtes que j'ai réussi à faire dans ma propre région, il semble y avoir un esprit de corps allant d'excellent jusqu'à médiocre. Certains des problèmes que nous avons dans l'est n'existent pas dans l'ouest.

Toutefois je me demande si vous ne pourriez pas donner au Comité certains renseignements au sujet de l'état actuel du programme de réorganisation. Est-ce que ce programme est réparti sur un certain nombre d'années ou est-ce que vous en arrivez à la fin de votre programme, ou est-ce que c'est un programme permanent? Évidemment vous aurez beaucoup de critique à ce sujet, car les gens n'ai-

[Text]

[Interpretation]

ment pas le changement mais quelle est votre évaluation du programme de réorganisation à l'heure actuelle?

**Mr. Kierans:** My assessment, Mr. Pringle is that this will have to be pursued with a great deal of vigour and close attention for several years yet. I think I have mentioned that one of the regrettable facts of life in the Post Office is that a great deal of the talent and skills that are there have never been adequately brought along and you cannot bring them along overnight. The question of finding out where they are, of training them, of preparing them for additional responsibilities takes a good deal of time. In the meanwhile you want to improve things as fast as possible.

We have benefited from bringing into the Department at least 30 new people mainly at the senior and upper middle management level. We need more people and the Deputy Minister and his colleagues and I are quite concerned with this and are increasingly attempting to attract new people from industry and from other parts of the civil service where we feel that in the Post Office they will find a very rewarding challenge in the sense that they will be given authority and responsibility and will be expected to rise to those challenges. I think the Post Office is now becoming known for this; that there is a challenge here for people who are creative and imaginative. However, it is not something, Mr. Pringle, that you do overnight.

**Mr. Pringle:** Thank you. Mr. Chairman, we hear the word "inflation" kicked around quite a bit with regard to various government agencies and government departments and it has always been my understanding as a businessman over the years that first of all a person must get their cost out of an operation before any price increases are considered inflationary. I presume then we are now approaching the area of how much should be a government cost to the taxpayer in the way of deficit and how much should be considered a user charge for the people who actually use the mails and the other government facilities provided for them. In view of the fact that we are still approaching a deficit, have you any remarks you would like to make, or your Department officials, with regard to the possibility of getting into a position where we would have a balanced budget in the Post Office that would be acceptable to the Canadian public and to the users with regard to the postal service in Canada?

**M. Kierans:** Mon évaluation, monsieur Pringle, c'est qu'il faudra y aller vigoureusement avec ce programme de réorganisation et y donner beaucoup d'attention d'ici plusieurs années encore. Je crois avoir mentionné qu'un des faits malheureux qu'on constate aux Postes, c'est que beaucoup de talents et de compétences qui s'y trouvent n'ont jamais été développés. Il est impossible de le faire du jour au lendemain. Il s'agit de les trouver là où ils sont, de les former, de les préparer à assumer d'autres responsabilités. Tout cela prend beaucoup de temps. Entre-temps on veut améliorer les choses le plus vite possible. Nous avons pu profiter du fait que nous avons recruté aux Postes au moins une trentaine de nouvelles personnes surtout au niveau administratif des cadres supérieurs et moyens supérieurs. Nous en avons besoin d'autres. Le sous-ministre et ses collègues et moi-même sommes préoccupés de cette question. Nous essayons toujours de recruter d'autres personnes en puisant dans l'industrie et d'autres secteurs de la fonction publique quand nous croyons qu'aux Postes elles pourraient certainement rencontrer un défi en ce sens qu'elles auraient une certaine autorité et des responsabilités et qu'on s'attendrait qu'elles répondent à ce défi. Je crois que les Postes ont maintenant la réputation de présenter un défi pour les gens qui sont créateurs et pleins d'imagination. Mais ce n'est pas quelque chose qu'on peut faire du jour au lendemain.

**M. Pringle:** Merci beaucoup. Monsieur le président, on nous parle souvent d'inflation ces jours-ci, pour ce qui est des agences et des ministères de l'État, et j'ai toujours compris, à titre d'homme d'affaires, au cours des années, que tout d'abord il faut qu'une entreprise fasse ses frais avant qu'on puisse considérer comme inflationniste une hausse des prix. Je présume donc que nous en arrivons maintenant au moment de nous demander combien un gouvernement devrait coûter aux contribuables sous forme de déficit et quel montant devrait être considéré comme frais d'usagers pour ceux qui emploient les Postes et les autres services du gouvernement. Vu le fait que nous nous dirigeons encore vers un déficit, avez-vous des observations à faire ou est-ce que vos fonctionnaires auraient des remarques à faire, quant à la possibilité d'avoir un budget équilibré aux Postes qui serait acceptable aux Canadiens et aux usagers, pour ce qui est du service postal au Canada?

Texte]  
1035

**Mr. Kierans:** Yes. Mr. Pringle, you would have to start off with a basic assumption here. Let us say, that the government had a balanced budget, less Post Office contributions. Then taking into account the Post Office contribution, let us say, a deficit in the order of \$74 million, therefore the federal government shows an over-all deficit of \$74 million and has to borrow the funds. You can in that sense say that by the government having to borrow additional funds the deficit would be inflationary, but the government is not in this position. The government is in a position of surplus and can absorb this deficit. On the other hand, if you take the same basic assumption of being in balance, except for the \$74 million, and decided you wanted the government to remain in balance and therefore increased postal rates to the extent of \$74 million, that is not inflationary.

However, postal charges now are becoming quite a heavy item in the cost of corporations. The other evening in Toronto there were a number of presidents of large corporations round the table who said that we are now at the point where we have to justify price increases in terms of postal increases also as one of the elements that leads them to demand an increase for the price of their own product. In other words, it becomes now a very considerable item. You can see this from the amount of money we take out of the economy for the services we provide: it is 486 million. So if we were to increase, let us say, the cost by another \$50 or \$60 million, this is distributed among business, business men would say that they have \$50 to \$60 million more reason and justification for increasing their own prices. I think these are the considerations which led the Prime Minister to make the statement he did in February because we do not want to give any excuses to business to increase prices at this particular time, but you have raised a very subtle point.

**Mr. Pringle:** Yes, Mr. Chairman, I think the real point as far as I am concerned, and I hope the Committee's concern, is that at least the Post office is very alive to the situation and to what causes inflation in the country and is certainly doing something about it. With regard to the number of changes that are being made in the system—and of course, as I said before, we all resist change for some reason or other—are there many requests or appeals to revert to, or to continue on, various programs or various rural routes and so on? I am referring just as an example to Garrison Mills where a slight extension of the

[Interprétation]

**M. Kierans:** Oui. Monsieur Pringle il faudrait commencer par une hypothèse fondamentale. Mettons que le gouvernement ait un budget équilibré, sauf pour les contributions du service des Postes. Ensuite, compte tenu des Postes, supposons qu'il y aurait un déficit de \$74 millions. Par conséquent il y aurait un déficit global de \$74 millions et le gouvernement devrait emprunter cette somme. Vous pourriez donc dire que, le gouvernement ayant besoin d'emprunter, ce déficit serait inflationnaire. Mais le gouvernement ne se trouve pas dans cette situation-là. Le gouvernement a un surplus et peut absorber ce déficit. D'autre part, avec la même hypothèse fondamentale d'un budget équilibré, sauf pour ces 74 millions, si vous décidez que le gouvernement doit maintenir l'équilibre, et que vous augmentez les tarifs postaux jusqu'à \$74 millions, cela n'est pas inflationniste.

Cependant, les tarifs postaux à l'heure actuelle constituent un item assez important dans les frais des sociétés. L'autre soir, à Toronto, des présidents de grandes sociétés ont dit qu'on en est au point où il fallait considérer les hausses des tarifs postaux comme étant l'un des éléments qui les incitent à demander une augmentation du prix de leur propre produit. En d'autres termes, c'est un poste très considérable. Vous le voyez d'ailleurs d'après la somme que nous retirons de l'économie pour le service que nous fournissons: 486 millions. Alors, si nous devions augmenter les frais de 50 ou 60 millions encore, ces frais seraient répartis parmi les entreprises, qui diraient qu'elles ont d'autant plus de raisons et de justifications d'augmenter leurs propres prix. Voilà donc les considérations qui, je pense, ont amené le premier ministre à faire la déclaration qu'il a faite en février. Car nous ne voulons pas excuser les entreprises d'augmenter leurs prix à l'heure actuelle. Vous avez tout de même soulevé un point très subtil.

**Mr. Pringle:** Oui, monsieur le président, je crois que le point fondamental, en ce qui me concerne et j'espère, pour ce qui est du Comité, c'est que les Postes sont au moins alertées à la situation et aux causes de l'inflation et qu'elles essaient d'y remédier. Pour ce qui est des changements qu'on doit faire dans le système, et comme je l'ai dit auparavant, nous résistons tous aux changements pour une raison ou une autre, est-ce qu'il y a beaucoup de demandes ou beaucoup d'appels pour maintenir certains programmes, pour revenir à certains programmes ou à certaines routes rurales, et ainsi de suite? Je pense, à

## [Text]

rural route would enable a number of older people to get the mail delivered to their door, whereas at the present time they have a great deal of difficulty getting to the Post Office. This would enter into the human element or the human relations. Is this a part of the programming as well as the straight economics of whether you could run another five miles of rural route, if you follow me? This is just a small item, but it is something that is important I think to members of Parliament throughout the country. Sometimes we wonder whether this is given the proper consideration.

**Mr. Kierans:** I know that to all members in the House, I have written a number of letters giving the regulations or the guidelines that the Post Office uses. On the other hand I have probably written as many saying that in this or that situation it is perfectly well justified to extend a rural route. We are very concerned about this particular problem and I will ask Mr. Bond to say just exactly what the criteria are that we use. You have a rural route here of five miles you say, to pick up how many people?

**Mr. Pringle:** I had better be clear. I think it is about eight miles the rural route would continue to pick up another 14 delivery stops, and I would ask you not to hold me entirely to that. I should have that specific information in front of me, but I do not. It is something similar to that.

**Mr. Kierans:** We will give you the general guidelines, Mr. Pringle, and then we will look into this particular situation. It is Harrison Mills?

- 1040

**Mr. Pringle:** It is Harrison Mills, B.C.

**Mr. Kierans:** Would you give the general criteria here.

**Mr. Bond:** Generally in giving rural route service for a six times per week service we require three or more customers to the road mile. This is straight distance that I am talking of now. For two customers to a road mile it is four times a week. For one and a half customers to the road mile it is three times per week and one customer to the road mile it is two times per week. Actually in the circumstances that you were speaking of the Minister has mentioned that the regulations apply in some instances but in others the

## [Interpretation]

titre d'exemple, à Harrison Mills, où un court prolongement de la route rurale permettrait à un certain nombre de personnes plus âgées de recevoir leur courrier à la porte, alors qu'à l'heure actuelle, elles éprouvent beaucoup de difficultés à se rendre au bureau de poste. Ceci implique l'élément ou l'aspect humain. Est-ce que cela fait partie du programme, en même temps que l'aspect économique de savoir si l'on peut prolonger une route de 5 milles, si vous me suivez. C'est un tout petit item, mais c'est tout de même une question plutôt importante pour les députés dans tout le pays. Nous nous demandons parfois si on considère suffisamment cet aspect.

**M. Kierans:** Je sais personnellement que j'ai écrit un certain nombre de lettres aux députés de la Chambre, indiquant le règlement ou les lignes maîtresses employées par le ministère des Postes. D'autre part, j'ai probablement dit aussi souvent que dans telle ou telle situation il est tout à fait justifié de prolonger une route rurale. Nous nous préoccupons beaucoup de ce problème particulier et je vais demander à M. Bond de vous dire exactement quels sont les critères que nous employons. Il s'agit ici d'une route rurale, de 5 milles, avez-vous dit, desservant combien de gens?

**Mr. Pringle:** Il vaut mieux que je sois clair. Je crois qu'il s'agit de 8 milles; cette route rurale pourrait ainsi avoir 14 autres point d'arrêt pour les livraisons. Je vous demande de ne pas vous en tenir aux chiffres précis. Je n'ai pas les détails devant moi. C'est quelque chose de cet ordre.

**M. Kierans:** Nous allons vous donner les directives générales et ensuite nous pourrons examiner ce cas particulier. S'agit-il de Harrison Mills?

**Mr. Pringle:** Harrison Mills, Colombie-Britannique.

**Mr. Kierans:** Pourriez-vous nous donner les critères généraux?

**Mr. Bond:** Il s'agit de routes rurales n'est-ce pas. D'une façon générale, en accordant un service de route rurale à raison de six fois par semaine, nous exigeons trois clients ou plus par mille de route. Pour deux clients par mille de route, le service est de quatre fois par semaine. Pour une personne demi par mille, c'est trois fois par semaine et pour un client par mille c'est deux fois par semaine. En fait, pour l'occurrence que vous avez mentionnée, le ministre a dit que les règlements s'appliquent dans certains et qu'e-

## Texte]

exception is made. All types of cases including the one that you are referring to, are looked at very carefully by our field people in deciding what type of service we give: whether it is once a week or six times a week, or whether there is an extension that can be made here to justify giving service to a particular group of people or individuals.

**Mr. Pringle:** Thank you very much. Mr. Chairman, would you put me down again.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, on page 4 of our remarks this morning, I notice in the second paragraph:

... I stated that we intend to take every possible measure to reduce the deficit and to arrive at a balanced budget within a few years.

I am wondering when you refer to "every possible measure" if you are also looking at the situation of a reasonable measure and a socially acceptable measure rather than every possible measure within this few years that you are referring to. Just what are you talking about when you say within a few years?

**Mr. Kierans:** Is this at the bottom of page ?

**Mr. Skoberg:** The middle of page 4, the second paragraph, Mr. Kierans.

**Mr. Kierans:** Oh yes. You know you can reduce a deficit in several ways. You can increase the rates or you can cut back on the services. I guess the way you reduce a deficit eventually is by a combination of both. The change is certainly projected of the department doing a very intensive analysis of its own productivity, that it is making strenuous and even severe efforts to eliminate the fat inside the system that has grown up over the years. That is another measure. We would not last very long if we developed rigid guidelines and adhered to them. This is just not possible. We adjust ourselves to the needs of particular communities in a thousand different ways, and we have to show it. After all, we are in business to give the service and this means obviously that some aspects of the service, for example first class mail which is 80 per cent business, normally should be in a surplus position. That surplus should be used to cover let us say the deficits on the rural routes or additional services provided to areas in northern Canada. There is no way in which we could ever provide services at cost

## [Interprétation]

d'autres, on fait exception. Dans tous les cas, y compris la situation que vous mentionnez, nous examinerons très attentivement la situation pour décider quel genre de service on devrait avoir, s'il s'agira d'une fois par semaine, de six fois par semaine, ou s'il y a un prolongement que l'on puisse faire pour justifier le service à un groupe particulier de gens.

**M. Pringle:** Merci beaucoup. Voulez-vous m'inscrire pour la deuxième tournée, s'il vous plaît?

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le ministre, à la quatrième page de votre document de ce matin, j'ai remarqué qu'au deuxième paragraphe, vous dites:

J'ai dit que nous avions l'intention de prendre toutes les mesures voulues pour réduire le déficit et en arriver à un budget équilibré d'ici quelques années.

Quand vous dites «toutes les mesures voulues», je me demande si vous parlez aussi d'un degré raisonnable et acceptable du point de vue social plutôt que de dire «toutes les mesures voulues» pour avoir un budget équilibré d'ici quelques années. Qu'est-ce que vous voulez dire exactement, quand vous dites «d'ici quelques années»?

**Mr. Kierans:** Est-ce au bas de la page 4?

**Mr. Skoberg:** Le deuxième paragraphe de la page 4.

**Mr. Kierans:** Oh oui. Vous savez qu'on peut réduire un déficit de plusieurs façons. Vous pouvez réduire les services ou augmenter les tarifs et j'imagine que la façon d'éliminer un déficit à la longue, c'est en combinant les deux méthodes. Le Ministère donne certainement l'impression qu'il procède à une analyse très profonde de sa propre productivité, qu'il fait beaucoup d'efforts pour essayer d'éliminer le bois mort qui s'est infiltré dans le système au cours des années. Voilà une autre mesure. Nous ne survivrions pas tellement longtemps si nous établissions des directives très rigides et nous en tenions à ces critères. Ce n'est pas possible. Nous nous adaptons aux besoins de chaque collectivité de mille et une façons. Après tout, nous sommes là pour assurer un service et cela nécessairement implique que certains éléments du service, par exemple, le courrier de première classe, normalement devrait comporter un surplus. Ce surplus devrait couvrir, mettons, le déficit des routes rurales ou les services additionnels prévus pour certaines régions, comme par exemple, le Nord du Canada. Il n'y a pas

## [Text]

to that area. So there is some sort of internal equalization that goes on inside the Post Office. The more populated and densely occupied areas contribute to paying or defraying part of the expansion of those services. But for the social needs we expect to be rapped on the knuckles by the members of the House when we do not obey that criteria. I will tell you that when we do stray we hear about it very quickly.

• 1045

**Mr. Skoberg:** I understand that that is quite probable. I would just like to emphasize the point that I believe is most important if we are going to ensure service to the entire nation that we do accept the social needs of the various communities from coast to coast. There is too much criticism along these lines and some of it is not founded, I quite appreciate that. But I believe some is founded where people are not aware of the circumstances in that particular area.

Following up to what Mr. Allmand referred to on the bottom of page 4, the handling of mail and the transfer of mail to postal offices, I did direct a letter to your department here some time back in regard to the handling of parcels. I was a little bit concerned with the acknowledgement. You pointed out that the parcel post rates are considerably lower than those charged by most other transportation services and that these rates are based on bulk handling of parcels in bags rather than hand-to-hand transfer of individual items. Is there any supervision insofar as the postal department is concerned over the loading of these bags in these trucks and the transfer of these bags in these trucks and the handling of even the cheaper parcel post?

**Mr. Kierans:** I will ask Mr. Bond to answer that. This is his particular responsibility.

**Mr. Bond:** Yes, there is supervision. However, we recognize that at some transfer points because of the nature of the transfer that has to be made supervision is not exercised on a daily basis. However, these are inspected on a frequency or a spot-check basis and from our experience in these areas we find that the employees themselves under this condition of non-supervision do perform their jobs quite satisfactory and accurately.

**Mr. Skoberg:** I think the problem is, of course, that the trucks are under contract and once they get in there this is a different situation.

## [Interpretation]

moyen du tout de fournir un service au prix coûtant dans cet endroit. Il y a donc une certaine péréquation interne au ministère. Les régions à grande densité défraient une partie du coût des services fournis dans ces endroits à faible densité. Quant aux besoins sociaux, on s'attend d'être critiqués par les députés à la Chambre lorsque nous ne respectons pas ce critère et je pourrais dire que lorsque nous nous en écartons, nous en entendons parler immédiatement.

**M. Skoberg:** Oui c'est très probable. Je voudrais simplement insister sur un point. Je crois qu'il est très important, si nous voulons assurer un service à la population dans son ensemble, que nous admettions les besoins sociaux des diverses collectivités d'un océan à l'autre. Il y a beaucoup trop de critique là-dessus et certaines ne sont pas fondées. Je le constate. Mais certaines critiques le sont, je crois, lorsque les gens ne sont pas au courant de la situation qui règne dans tel endroit en particulier.

Encore une fois, pour revenir au bas de la page 4 mentionnée par M. Allmand, sur la manutention du courrier et le transfert du courrier au bureau de poste, j'ai écrit à votre Ministère, il y a un certain temps, pour ce qui est de la manutention des colis. On m'a répondu que les tarifs postaux des colis sont beaucoup moins élevés que dans la plupart des autres services de transport et que ces taux sont fondés sur la manutention en vrac des colis dans des sacs plutôt que sur la manutention individuelle de chaque colis. Est-ce que le ministère des Postes exerce une surveillance sur le chargement de ces sacs dans ces camions et le transfert de ces sacs dans les camions, même pour les colis peu coûteux?

**M. Kierans:** Je demanderais à M. Bond de vous répondre car cela relève de sa fonction.

**M. Bond:** Il y a une surveillance, oui, mais nous reconnaissions qu'à certains points donnés, en raison de la nature même du transfert, la surveillance n'est pas exercée à tous les jours. Toutefois, il y a des inspections qui se font de temps à autre. D'après notre expérience, nous trouvons que les employés eux-mêmes, sous ce régime de non-surveillance, font leur travail de façon assez satisfaisante et assez précise.

**Mr. Skoberg:** Je crois que le problème, c'est que les camions sont loués en vertu d'un contrat et la situation devient tout autre une fois le contrat signé.

[Texte]

**Mr. Bond:** It is, yes.

**Mr. Skoberg:** Again in the letter, you suggested you cannot guarantee arrival in good condition of items of fragile nature. There is an increasing number of such parcels arriving. I am sure you do not have to check an individual item but just your own damaged department here would indicate that there is an uprising in damaged material. Would that be fairly correct?

**Mr. Bond:** I am sorry, I have not got the statistics at the moment on fragile items as you are referring to now. Certainly in this last while we have increased our approach to supervision because of complaints that have been made about damage in the mails. We recognize that the only way to do this is by increased supervision. In the transportation system itself where transfers are made or mails are unloaded or offloaded we do spot checks to ensure that people are on their toes and doing what they should be doing.

**Mr. Skoberg:** I will never forgive the postal department for taking the mail away from the trains because it was not handled quite so ten then.

On page 5 of your statement, Mr. Kierans,—I believe Mr. Perrault handled the (f) portion of it—are you also including in this study of new facilities and buildings as referred to in a previous page, the smaller rural centres as well. Is this more or less a study of the over-all structure?

**Mr. Kierans:** We mention Montreal and Toronto here because these are the national distribution centres. This is where the greatest weight and pressure of increasing volumes has fallen because everything virtually goes through one or the other of these two points. We are certainly doing a lot of planning for improving the facilities in other areas.

**Mr. Skoberg:** In (g) portion on page 5 you referred to 6,000 supervisors who are now being trained and I wonder whether or not after a tour of duty in the House of Commons, whether or not, some ex-M.P.'s might be able to qualify for one of these jobs?

**An hon. Member:** Are you looking for a job?

1050

**Mr. Skoberg:** What I am wondering is how many of these people do you have now under training and where are they located inso-

[Interprétation]

**M. Bond:** Oui, c'est exact.

**M. Skoberg:** Encore une fois, dans la lettre, vous avez dit que vous ne pouviez garantir la livraison en bon état d'un colis fragile. Il y a un nombre croissant de colis de ce genre. Ce n'est pas nécessaire de vérifier chaque colis, mais j'imagine que même au sein de votre Ministère, vous trouvez qu'il y a un nombre croissant de colis endommagés, n'est-ce pas?

**M. Bond:** Je m'excuse, je n'ai pas la statistique devant moi pour ce qui est des colis fragiles dont vous parlez, mais certainement, depuis un certain temps, nous avons augmenté la surveillance en raison des plaintes qui se faisaient pour du courrier endommagé. La seule façon de réagir, c'est d'augmenter la surveillance. Dans le système de transport lui-même, alors qu'il y a des transferts qui se font, des chargements ou des déchargements de courrier, nous faisons des vérifications pour s'assurer que les gens font leur travail de façon attentive.

**M. Skoberg:** Je ne pardonnerai jamais au ministère des Postes d'avoir retiré le courrier des trains, car il n'y avait pas autant de manutention alors.

A la page 5 de votre déclaration, monsieur Kierans, et je crois que M. Perrault a parlé du paragraphe f), est-ce que vous incluez aussi dans votre étude sur les nouveaux locaux et les nouveaux édifices, étude mentionnée à une page précédente, les petits centres ruraux. S'agit-il plus ou moins d'une étude de la structure globale?

**M. Kierans:** Nous avons mentionné Montréal et Toronto ici car il s'agit des centres nationaux de distribution. C'est là que se fait sentir la plus grande pression du volume croissant car presque tout le courrier passe par l'un ou l'autre de ces deux endroits. Mais nous faisons beaucoup de plans pour améliorer les aménagements ailleurs.

**M. Skoberg:** Pour la partie g) maintenant, à la page 5, vous avez parlé de 6,000 surveillants qui bénéficient du programme de formation. Je me demande si après une tournée à la Chambre des communes, des anciens députés ne se qualifieraient pas pour certains de ces postes?

**Une voix:** Cherchez-vous un emploi?

**M. Skoberg:** Combien de ces gens à l'heure actuelle suivent ces cours? Où les suivent-ils? Où leur donnez-vous ces cours?

[Text]

far as this training is concerned? Where do you give them the training?

**Mr. Faguy:** The training on some of the programs now are right across the country. We started with the pilot plan and then we went on from there to other post offices and other districts right across the country. We hope to have one course in particular, 2,800 first level supervisors, completed by the month of August or September. This will be one part of the course completed. By the end of the year we will have covered we hope all of them right across the country.

**Mr. Skoberg:** How many people do you have in Ottawa right today that are taking a supervisory training course whether it be in labour negotiations or whatever?

**Mr. Faguy:** I am afraid I do know the exact number for Ottawa.

**Mr. Skoberg:** Do you have these people from across the country here taking their training course?

**Mr. Faguy:** No. They do not come here necessarily to Ottawa. The course is given across the country. Training supervisors go across the country, train trainers, so that they in turn can give that course to others. It is spread across the country, but they do not all come to Ottawa.

**Mr. Skoberg:** Who do you have in Ottawa today? Which particular branch have these people come from, across the country and as far away as Vancouver that are, to take a training course here?

**Mr. Faguy:** They are not here. The training is being done in Northern Ontario and right across the country.

**Mr. Skoberg:** Pardon there, I know they are here. They have been here for months and months. This is why I am wondering from what department and branch?

**Mr. Faguy:** You are talking about a collective bargaining team. This is not, although I suppose it can come out as training eventually. These people are here to negotiate the new contract for the unions. They have been here in Ottawa for some months. Negotiations for the contract have been going on for six months and these are not specifically for training purposes, but rather for negotiations.

**Mr. Skoberg:** They are not in a training program whatsoever.

[Interpretation]

**M. Faguy:** Pour certains programmes de cours, les cours se donnent partout au pays. Nous avons commencé par un programme pilote et ensuite nous avons étendu ce programme à tout le pays. Nous espérons, dans le cas d'un cours en particulier, qui touche 2,800 surveillants du premier niveau, que ce cours se terminera en août ou septembre. A la fin de l'année nous aurons atteint, espérons-nous tous les surveillants du pays.

**M. Skoberg:** Combien de gens avez-vous à Ottawa à l'heure actuelle qui suivent un cours de formation de surveillants, que ce soit dans le domaine des négociations ouvrières ou d'autres?

**M. Faguy:** Je ne le sais pas exactement pour Ottawa.

**M. Skoberg:** Les gens viennent-ils de partout le pays suivre les cours ici?

**M. Faguy:** Non, ils ne viennent pas nécessairement à Ottawa. Le cours se donne dans tout le pays. Les professeurs vont par tout le pays et forment d'autres professeurs pour que ceux-ci puissent à leur tour dispenser ce cours à d'autres. Ils ne viennent pas tous à Ottawa.

**M. Skoberg:** Qui avez-vous à Ottawa aujourd'hui? De quelles divisions ces gens viennent-ils, recrutés qu'ils sont par tout le pays et même d'autant loin que Vancouver pour suivre un cours ici?

**M. Faguy:** Il ne sont pas ici. Les cours donnent au nord de l'Ontario et dans tout le pays.

**M. Skoberg:** Je m'excuse, je sais qu'ils sont ici. Ils y sont depuis des mois et des mois. C'est la raison pour laquelle je me démarre de quel département et de quelle division viennent.

**M. Faguy:** Vous parlez d'une équipe de négociation collective. Ce n'est pas le cas. Bien que, je suppose, on puisse un jour parvenir à une formation dans leur cas. Ces gens sont pour négocier les contrats collectifs pour les syndicats. Ils sont ici depuis quelques mois. Les négociations se poursuivent depuis plusieurs mois et ces gens ne sont pas ici pour suivre des cours mais plutôt pour les négociations.

**M. Skoberg:** Ils ne suivent donc aucun programme de formation.

exte]

**Mr. Faguy:** Mind you it is good training for me though.

**Mr. Skoberg:** Yes. I understood this was no being included in order to have a most effective negotiating team available.

Just my last one question then I will go to the bottom of the list too, Mr. Chairman. You referred to rate increases. I have some literature here that suggests that parcel post in the same province which was 35 cents a pound is now 45 cents, a 28.6 per cent increase. For air parcel post in the same province, there is a 4 per cent increase. Does this sound realistic in your calculations? In fact the figures for a nine to 10 pound parcel was \$2.10 now is \$6.60.

**Mr. Sinclair:** Yes. There were some very unrealistic percentage increases on the higher end of the scale because the Post Office was being forced to carrying parcel post in what amounts to really commercial shipments. We were suffering a very significant loss on these items. The parcel post is designed for the smaller market, parcels lower than 10 pounds. I felt it was fairer that those heavier parcels should bear their proportionate costs.

**Mr. Skoberg:** Well then a three quarter pound parcel from Canada to the United States has gone up 67 per cent in the new rates of January 1.

**Mr. Sinclair:** I do not have statistics here but I could check that figure. A three quarter pound parcel?

**Mr. Skoberg:** It is from 45 to 75 cents.

**Mr. Sinclair:** There are facilities whereby parcels under one pound, providing they meet certain criteria, can be shipped as first class mail at a rate which is very comparable to parcel post. In some instances it is even a little cheaper.

**Mr. Skoberg:** I had also directed a communication to the Minister in regard to the considerable increase of rates, to Great Britain in particular. The acknowledgment of course was the same idea, they were trying to balance the over-all rate structure. I am wondering whether or not the department has taken into consideration the effect this does have on people in Canada shipping parcels to Great Britain at Christmas time in particular—the amount now that they have failed to ship that they used to ship. Have you considered the effect on our industry right here in this country? Have you ever tried to do any research? It is pretty difficult. You could do it if you could determine what the drop back is from last Christmas.

### [Interprétation]

**M. Faguy:** Notez que c'est une bonne formation pour eux quand même.

**M. Skoberg:** Oui. J'avais conclu que cela était inclus afin d'avoir le plus d'efficacité possible dans les négociations.

Maintenant, voici ma dernière question, puis j'irai au bas de la liste moi aussi. Vous avez parlé d'augmentation des tarifs. J'ai un document ici qui dit que le tarif postal dans une province, qui était de 35c. pour les colis, est maintenant à 45c. soit une augmentation de 28.6 p. 100. Dans la même province pour ce qui est des colis aériens, l'augmentation est de 214 p. 100. Cela semble-t-il réaliste dans vos calculs? En fait, pour un colis de neuf ou dix livres, qui coûtait \$2.10, le tarif est maintenant de \$6.60.

**M. Sinclair:** Oui. C'est une augmentation draconienne au niveau supérieur car les Postes devaient assurer la manutention de colis qui constituaient vraiment des livraisons commerciales. Nous subissions une perte considérable à ce chapitre. Le service de livraison des colis est conçu pour les petits colis, de moins de dix livres. Nous avons cru qu'il serait plus équitable que ces colis plus lourds soient taxés en proportion.

**M. Skoberg:** Eh bien, pour un colis de 3/4 de livre envoyé du Canada aux États-Unis, le tarif a augmenté de 67 p. 100 pour ce qui est du nouveau tarif en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier.

**M. Sinclair:** Je n'ai pas de chiffres ici mais je vérifierai. Vous dites un colis de trois-quart de livre?

**M. Skoberg:** Le tarif est passé de 45 à 75c.

**M. Sinclair:** Pour les colis de moins d'une livre, à condition qu'ils répondent à certains critères, on peut les expédier à des taux de première classe qui sont parfois comparables à ceux des colis. En certains cas, les tarifs sont même moins élevés.

**M. Skoberg:** J'ai aussi écrit au ministre pour ce qui était de l'augmentation considérable des taux, vers le Royaume-Uni en particulier. Évidemment on m'a répondu de la même façon, qu'on essayait d'équilibrer la structure globale des tarifs. Je me demande si le ministère a considéré l'effet que cela entraîne pour les Canadiens qui expédient leurs colis au Royaume-Uni, surtout au temps de Noël... la quantité de colis qu'ils n'ont pas expédiés alors qu'ils le faisaient dans les années précédentes. Avez-vous envisagé les répercussions que cela entraîne pour notre industrie? Avez-vous jamais essayé de faire des recherches là-dessus? Vous pourriez le faire si vous pouviez déterminer la baisse par rapport à Noël de l'an dernier.

[Text]

**Mr. Kierans:** In other words, you are saying there was a marginal loss here, revenue would have gone down. I would not think so because I think we have a very good cost analysis group inside the Post Office. We could have made those decisions without knowing really what the results would have been a little earlier. But the Great Britain one does come up from time to time. Perhaps we could expand on it.

● 1055

**Mr. Sinclair:** We are very aware of it this year and we have done some initial looking at the international traffic particularly through the British Isles where by far the greatest proportion of the overseas parcel post traffic goes at the present time. The initial indications are that the volume of business did not go down significantly in this particular area over the 1969 Christmas season.

**Mr. Skoberg:** Thank you.

**Mr. Kierans:** How long would it have been since we increased those particular rates?

**Mr. Sinclair:** October 1.

**Mr. Kierans:** No, no. I mean prior to that.

**Mr. Sinclair:** I am not exactly sure.

**Mr. Faguy:** The year 1952 comes to my mind but I am not sure.

**Mr. Kierans:** It is something like almost 20 years.

**Mr. Skoberg:** A parcel weighing two pounds cost \$1.55 October 1. Previously it cost 55 cents. Also one was \$4.65 and it went up to \$7.85.

**Mr. Kierans:** How heavy was that?

**Mr. Skoberg:** That was 20 pounds.

**Mr. Kierans:** The other one was a smaller weight, of course.

**The Chairman:** Mr. Mather.

**Mr. Mather:** Mr. Chairman, I have just one or two questions but may I start with a supplementary on this point about parcel post. Am I not right in thinking that that section of the Post Office operation shows a small profit or surplus?

**Mr. Sinclair:** It does now with the new rates.

**Mr. Mather:** Thank you. Having in mind as we saw on the screen the immense and varied operation of the Post Office as business and also as we saw on the screen the hodge-podge

[Interpretation]

**M. Kierans:** Autrement dit, vous dites que la perte marginale subie ici, les recettes auraient baissé. Je ne le pense pas parce que nous avons, je pense, un excellent groupe pour l'analyse des frais au ministère. Nous aurions pu en arriver à ces décisions sans savoir les résultats qu'on aurait eus auparavant mais cette question du Royaume-Uni revient de temps à autre. On pourrait peut-être y aller plus profondément.

**M. Sinclair:** Oui, nous avons eu l'œil ouvert sur cette situation cette année et nous avons commencé à étudier le trafic international surtout pour les îles britanniques où la grande proportion des colis allant outre-mer sont expédiés à l'heure actuelle. Les premiers chiffres indiquent que le volume des expéditions n'a pas diminué notablement dans ce domaine par rapport à 1969.

**M. Skoberg:** Merci.

**M. Kierans:** Depuis quand a-t-on augmenté ces tarifs en particulier?

**M. Sinclair:** Le 1<sup>er</sup> octobre.

**M. Kierans:** Non, avant cela.

**M. Sinclair:** Je n'en suis pas sûr.

**M. Faguy:** J'ai l'impression qu'il s'agit de 1952, mais je n'en suis pas sûr.

**M. Kierans:** Il s'agit d'une vingtaine d'années.

**M. Skoberg:** Un colis de deux livres coûtait \$1.55 depuis le 1<sup>er</sup> octobre, alors qu'auparavant, il coûtait 55c. Un autre qui coûtait \$4.65 est monté à \$7.85.

**M. Kierans:** Pour quel poids?

**M. Skoberg:** 20 livres.

**M. Kierans:** L'autre pesait moins, naturellement.

**Le président:** Monsieur Mather.

**M. Mather:** Je n'ai qu'une question pour deux, monsieur le président, mais puis-je commencer par une question supplémentaire sur les colis. N'ai-je pas raison de croire que ce secteur de l'exploitation des Postes montre un léger profit ou surplus?

**M. Sinclair:** C'est exact, avec les nouveaux tarifs.

**M. Mather:** Merci. Tenons compte de la diversité des opérations du ministère des Postes, comme nous l'avons vu à l'écran, et son financement plutôt au petit bonheur: da-

[exte]

it is financed. On some operations it makes money, on other it loses. It gets government grants and gives services free to some departments. Other departments give services to it. It seems to me it is still operating financially, on an antique basis. In line with this blueprint for change study which is mentioned in the Minister's report, has favorable consideration been given to proposing that the Post Office be conducted, in time to come, as a Crown Corporation rather than a partment of the government?

**Mr. Kierans:** The consultants really put forward the facts such as you have outlined as being one of the major arguments in favour of a Crown Corporation.

**Mr. Mather:** Could I ask if you as Minister are favourably impressed with the arguments for a Crown Corporation operation?

**Mr. Kierans:** I am quite favourably impressed but I am one member in that house and one member in the Cabinet. The White Paper is just in the course of being completed and it would be our recommendation at least from the Post Office point of view. It would have to go to Cabinet and I would not like to say what is in that White Paper now until Cabinet decides whether or not it agrees with what our point of view may be and, in fact, agrees that we should put it forward for consideration. I think that they will.

**Mr. Mather:** In drafting the White Paper I do not imagine you would be in opposition to the recommendation of this group.

**Mr. Kierans:** Mr. Mather, speaking personally I am not in opposition.

**Mr. Mather:** My other question, Mr. Chairman, is in relation to the international postal agreement. It has always been my understanding that there is an imbalance as regards the services that we have had to supply freely to the United States under the international agreement, they have 10 times our population and very heavy in regard to what we get back in return. Is consideration being given to trying to negotiate a change in the international postal agreement which would reduce that imbalance as far as the Canadian postal system is concerned?

**Mr. Kierans:** Yes. I will ask Mr. Sinclair to give you some of the details on this. I may say that there is a step forward in this. One of the difficulties has always been that being

### [Interprétation]

certaines secteurs on a des surplus, dans d'autres des déficits. Il obtient des subventions de l'État et donne des services gratuits à certains secteurs du gouvernement. Il me semble que du point de vue du financement, son fonctionnement est vétuste. Conformément à l'étude évolutive mentionnée dans le rapport du ministre, a-t-on étudié la possibilité de proposer que le ministère des Postes, à l'avenir, devienne une société de la Couronne plutôt qu'un ministère?

**M. Kierans:** Les experts-conseils ont dit que la situation telle que vous la décrivez militait justement pour l'établissement d'une société de la Couronne.

**M. Mather:** Est-ce que je pourrais vous demander si, à titre de Ministre, vous êtes favorablement impressionné par ces arguments en faveur d'une société de la Couronne?

**M. Kierans:** Je suis très bien impressionné mais je ne suis qu'un seul député à la Chambre et qu'un seul membre du Cabinet aussi. Le Livre blanc est sur le point d'être terminé et nous recommanderons cette transformation, du moins en ce qui nous concerne. Ensuite il devra être présenté au Cabinet et je ne voudrais pas vous révéler ce que le Livre blanc contient jusqu'à ce que le Cabinet ait décidé s'il convient de notre point de vue et s'il faut le présenter à la discussion. Je pense qu'il en décidera ainsi.

**M. Mather:** Pour ce qui est du Livre blanc, je ne crois pas que vous vous opposerez à la recommandation de ces experts-conseils?

**M. Kierans:** Personnellement je ne suis pas contre, non.

**M. Mather:** Mon autre question, monsieur le président, porte sur l'accord postal international. J'ai toujours compris que pour ce qui était du Canada et des États-Unis, il y a déséquilibre en ce qui concerne les services que nous devons donner gratuitement aux États-Unis en vertu de l'accord international. Ils ont dix fois notre population, ce qui est très lourd en comparaison de ce que nous recevons en retour. Est-ce qu'on étudie la possibilité de négocier un changement dans l'accord postal international qui réduirait ce déséquilibre pour ce qui est des frais postaux canadiens?

**Mr. Kierans:** Oui, je vais demander à M. Sinclair de vous donner certains détails à ce sujet. Je puis dire qu'on a déjà fait un pas de l'avant. Une des difficultés a toujours été

[Text]

members of the Universal Postal Union we have to abide by their regulations. And, of

• 1100

course, they would frown upon bilateral agreements. We could, for example, decide to put on terminal charges to rectify an imbalance. I think in this area it is approximately \$3.5 million.

**Mr. Mather:** We lose \$3½ million?

**Mr. Kierans:** It is the imbalance that we lose. If we decided that we wanted to bring this into closer equilibrium and unilaterally were to impose terminal charges, we would be automatically out of the Universal Postal Union and this would have been chaos. No other country in the world would have had to recognize our mail and could have imposed whatever charges they wanted. At the last meeting which Mr. Faguy attended—and they only meet every five years—at the last meeting in Tokyo they agreed to permit Canada and the United States to enter into negotiations looking not for a complete rectification of the imbalance but a somewhat more modest approach. Mr. Sinclair who is charged with the responsibility of working this out can probably give us more detail.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, as the Minister has said, the Universal Postal Union has for many years been opposed to the principle of reimbursing for imbalance on anything besides parcel post mainly because there were very few countries in the world who were interested in taking up the problem. Canada seems to have a unique position because we are so close to the United States in this regard. However, at the recent Congress of the Union which was held last fall in Tokyo there was agreement in principle for reimbursement of first, second and third-class mails in the international sector, effective January 1, 1972 at the rate of 50 centimes per kilogram which is really nothing more than a token. However, I think the important thing is that the principle has been established.

There is also a postal convention between Canada and the United States which will come up for adjustments later this year and we intend to pursue this line of endeavour with the U.S. people in these negotiations.

**Mr. Mather:** Thank you. My understanding is that there are no two countries in the world, such as the United States and Canada, where this unique imbalance exists.

**Mr. Sinclair:** That is correct.

[*Interpretation*]

qu'étant membres de l'Union postale universelle, nous devons nous en tenir à ses règlements. Cet organisme regarderait d'un mauvais œil la conclusion d'un accord bilatéral. Nous pourrions par exemple décider d'imposer des frais à l'arrivée pour rectifier le déséquilibre. Je crois qu'il est d'environ 3.5 millions de dollars.

**M. Mather:** Nous perdons 3 millions et demi de dollars?

**M. Kierans:** Oui. Si nous décidions d'essayer de rétablir l'équilibre en imposant un latéralement des frais d'arrivée, automatiquement nous serions exclus de l'Union postale universelle, ce qui serait le chaos. Aucun autre pays au monde n'aurait à reconnaître notre courrier et on pourrait lui imposer des frais à volonté.

A la dernière réunion, à laquelle M. Faguy assistait, l'Union ne se réunit qu'à tous les cinq ans, à la dernière réunion à Tokyo où il a été permis au Canada et aux États-Unis d'entreprendre des négociations pour rechercher non pas un équilibre total mais au moins une attitude plus modeste. Monsieur Sinclair qui est chargé de ces négociations pourra peut-être vous donner d'autres détails.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, comme le Ministre l'a dit, l'Union postale universelle s'oppose depuis un certain nombre d'années au principe du remboursement des déficits pour autres choses que les colis postaux car il y a très peu de pays au monde qui ont voulu soulever le problème. Le Canada semble dans une position unique parce que nous sommes près des États-Unis à ce sujet. Mais au Congrès récent de Tokyo, l'automne dernier, il a été entendu en principe sur le remboursement du courrier de première, de deuxième et de troisième classe du secteur international, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1972, à raison de 50 centimes par kilogramme, ce qui en fait, n'est rien de plus qu'un paiement symbolique. Mais je pense que l'importance c'est que le principe ait été posé.

Il y a également une convention postale entre le Canada et les États-Unis qui devra être révisée plus tard au cours de l'année. Nous comptons bien poursuivre nos efforts avec les Américains au cours de ces négociations.

**M. Mather:** Merci. Je crois comprendre qu'il n'y a pas d'autres pays dans le monde où, comme au Canada et aux États-Unis, tel déséquilibre existe.

**M. Sinclair:** C'est bien juste.

[Texte]

**Mr. Mather:** Mr. Chairman, those are my questions but if I may just make a suggestion following up my colleague Mr. Perrault's earlier remarks in regard to different regions. I think there should be a British Columbia region, but if we are only going to have one western region then I hope you establish the headquarters in Vancouver where we can serve the Prairies from that point.

**The Chairman:** Mr. Breau.

**Mr. Breau:** Mr. Chairman, I have a few questions for the Minister. The program to close down post offices in rural areas has been speeded up this year. I think it is going on all over the country. I suppose that the Minister concerned and is aware of the social effects, we might call them, of such a program. I think it is evident, I think it is obvious that it is for one reason only, to save money. Deciding whether it is a better service or not is quite a subjective question. I do not think you nor your officials in Ottawa nor in your regional office are in a position to say what is or what is not a good service for rural patrons. I know in most cases in my constituency the vast majority of people, perhaps because they just resist change, would rather go to the post office to get their mail. Could the Minister elaborate a little on whether the department has taken that into effect, apart from being a good program to save money. It is a good advantage but has the Minister taken into consideration the fact that people would rather go to the post office to get their mail.

1105

**Mr. Kierans:** Well, Mr. Breau, we have closed up until today, or in the last week or so, approximately 1,300. We would have examined about 2,300 or 2,500. We are running at the rate of closing about six, I would guess, out of every ten examined. They all start off from the same economic basis: here is a post office which has less than 30 families and which is not anywhere near providing the revenue—and the revenue is just simply the sale of stamps—providing the revenue that would match its cost, not anywhere near. We use that as a test of the interest that the people have in the local post office. Then we make a decision, but we only make the decision when we can provide an alternative service. In most cases I would say that after the alternative service has been introduced and been in operation for some months—the rural

[Interprétation]

**M. Mather:** Monsieur le président, ce sont là mes questions, mais permettez-moi de faire une suggestion à la suite des remarques de mon collègue, M. Perrault, en ce qui concerne les diverses régions. Je pense qu'il devrait y avoir une région propre à la Colombie-Britannique, mais s'il n'y a qu'une région dans l'ouest, j'espère que vous en établirez le bureau principal à Vancouver, d'où nous pourrons desservir les Prairies.

**Le président:** Monsieur Breau.

**M. Breau:** Monsieur le président, j'ai quelques questions à poser au ministre. Le programme de fermeture des bureaux de poste dans les régions rurales a été accéléré au cours de l'année. Je pense qu'il est mis en vigueur dans toutes les régions du pays. Je suppose que le ministre se préoccupe et est conscient des conséquences sociales, pourrait-on dire, d'un tel programme. Je pense qu'il est évident que ce programme n'a qu'une seule raison: on veut épargner de l'argent. Lorsqu'il s'agit de décider si le service sera meilleur ou non, la question est très subjective. Je ne crois pas que vous-même, ni vos fonctionnaires à Ottawa ou dans les bureaux régionaux soient en mesure de dire ce qui est ou ce qui n'est pas un bon service pour les ruraux. Je sais que dans la plupart des cas, dans ma circonscription par exemple, la grande majorité des gens, peut-être parce qu'ils s'opposent au changement, iraient plutôt au bureau de poste pour obtenir leur courrier. Le Ministre pourrait-il nous dire si le Ministère avait d'autres raisons que d'épargner de l'argent? C'est un bon argument, mais est-ce que le Ministre a tenu compte du fait que les gens préfèrent aller au bureau de poste pour obtenir leur courrier?

**M. Kierans:** Eh bien, monsieur Breau, nous avons fermé jusqu'à maintenant environ 1,300 bureaux de poste. Nous en avons étudié environ 2,300 ou 2,500. Nous en fermons environ six, je crois, sur 10 qui sont examinés. Le même principe économique s'applique partout: il s'agit toujours d'un bureau de poste qui dessert moins de 30 familles et qui est loin de faire ses frais par ses recettes, qui ne proviennent que de la vente des timbres. Cela nous permet de jauger l'intérêt que les gens ont pour leur bureau de poste local. Ensuite nous prenons une décision mais uniquement quand nous pouvons fournir un service de rechange. Dans la plupart des cas, je dirais que après que ce service de rechange a été mis en vigueur et appliqué pendant quelques mois, un service de route rurale par exemple, si telle fut la solution de remplace-

## [Text]

route for example, if this is the replacement—the people come to appreciate it, but they do initially resist the changes.

What other criteria do we have? Here is a post office that may cost \$2,000 to run and operate and the people buy \$186 worth of stamps in a year or \$432 worth of stamps. We look into so very many of them and find that they used to buy many more stamps in years gone by but there has been a declining position. Why? Because there is a regional high school or a regional public school located somewhere nearby, wherever this town may be there has developed a shopping centre. It is not just the decline of small post offices it is the decline of small general stores and everything in small towns and small villages. The people bringing their children into school or going into a shopping centre on a Friday night or a Saturday, do their postal business there rather than back home in their own village and we take this as the criteria. I would say that the best defence we have is that on straight economic grounds we could close maybe 90 per cent of them, but in fact we are only closing 60 per cent of them.

## [Interpretation]

ment, les gens finissent par apprécier ce nouveau service, mais au début ils s'opposent au changement.

Quels sont les autres critères que nous avons en ce domaine? Nous avons par exemple un bureau de poste qui peut coûter \$2,000 à faire fonctionner. Les gens y achètent \$186 ou \$432 de timbres par année. Nous en édions beaucoup dans ce cas et nous constatons qu'autrefois, ils vendaient beaucoup plus de timbres; mais il y a eu un déclin. Pourquoi? Parce qu'il y a une école secondaire régionale, une école publique régionale dans les environs. Peu importe où, on a construit à l'endroit un centre d'achat. Ce n'est pas uniquement le déclin des petits bureaux de poste; c'est en fait le déclin des petits magasins généraux dans les petits villages et dans les petites villes. Les gens vont conduire leurs enfants à l'école, vont au centre d'achat vendredi soir ou le samedi, y font leurs transactions postales au lieu de les faire dans le petit village. C'est là notre critère. Je pense que le meilleur argument que nous ayons c'est que du simple point de vue économique nous pourrions fermer peut-être 90 p. 100 de ces bureaux de poste, mais en fait nous fermons environ 60 p. 100.

**Mr. Breau:** Yes. First of all I would just like to make one point clear. You are not only closing those that serve 30 people, a lot of them have revenues up to \$900 and even over \$1,000 and you are still closing them down. It is not only those that have only revenues of \$100 or so and only serve 30 people.

**Mr. Kierans:** No, no, it is up to about \$1,000, this I admit.

**Mr. Breau:** What you have mentioned is true more and more in rural areas especially because of the need for better economic planning on a regional basis, small centres—we might call them growth centres or attraction centres—tend to develop and people go there to shop and even to work. That is fine to buy stamps, to send money orders or to deal with the parcels, but what I am concerned with, and what I think a lot of people are concerned with, is the delivery of the mail. I am not suggesting because people resist the change that you should stop the program.

I am not suggesting that but I am wondering if you have looked at the possibility of having a better way to distribute the mail because the big complaint we get from rural residents is that they receive their mail in a small box on the side of the road. In most rural areas roads are pretty narrow and cars drive at a relatively high speed, maybe 50 miles an hour, it is not like in town. Very

**Mr. Breau:** Vous ne fermez pas seulement ceux qui desservent 30 personnes. Il y en a beaucoup qui font des recettes de \$900 même plus de \$1,000 et vous les fermez quand même. Ce n'est pas seulement les bureaux de poste qui ont un revenu de \$100 par année qui ne desservent que 30 personnes.

**Mr. Kierans:** Non, non. Cela va jusqu'à mi-dollars environ. Je le reconnais.

**Mr. Breau:** Ce que vous avez dit est de plus vrai, dans les régions rurales surtout étant donné qu'il est nécessaire d'avoir une plus grande planification économique à l'échelle régionale. Donc des petits centres qu'on pourrait appeler centres d'attraction ou de croissance, se développent et les gens vont faire leurs achats et même y travailler. C'est bien d'acheter des timbres, d'envoyer des mandats-poste, ou de s'occuper des courriers, mais ce qui me préoccupe et préoccupe, pense, beaucoup de gens, c'est la livraison du courrier.

Je ne dirais pas que parce que les gens s'opposent au changement, il faut mettre terme à ce programme. Non, mais je demande si vous avez étudié la possibilité d'avoir un meilleur moyen de distribution du courrier car la plainte majeure que l'on constate dans les campagnes, c'est que ces gens ont leur courrier dans une petite boîte postale qui est le long de la route. Dans la plupart

[Texte]

ften a car will hit the box and the owner  
robably a poor fellow, a small farmer or an  
ashore fisherman of that type, has to pay for  
hat box, and I think it is \$10 or \$15. In the  
winter season, especially in my area we have  
vere weather in the winter, we have snow-  
anks building up through the winter of 10 or  
5 feet, consequently, the box is practically in  
the middle of the road and if two cars have  
o meet they hit the box.

Have you looked at the possibility of  
aving a better way to distribute the mail? I  
gree with you that the past has proven that  
people tend to go to the centres to buy their  
tamps but when you have to receive your  
ail it does not mean that today you happen  
o go to the centre. On the question of deliv-  
ring mail I wonder if you have made any  
pecific studies to see if there would be a  
etter system and to see if maybe people  
ould accept bettering the program.

, 1110

**Mr. Kierans:** You have made a very inter-  
esting suggestion in recent months—and we  
re looking at it, I believe Mr. Knightley is  
ooking at it—about the development of a  
roup box system in rural areas. You suggest,  
nd I certainly would believe it to be true  
because you have the experience there, that  
he people in rural areas would go for this  
because they are primarily concerned with  
he security of the box.

**Mr. Breau:** Right.

**Mr. Kierans:** This is a problem in rural  
reas where there are heavy snowfalls.

**Mr. Breau:** Could somebody explain now  
what is the criteria for a group box and why  
ire they so hard to get?

**Mr. Kierans:** Mr. Bond.

**Mr. Bond:** At one time the Department  
used to sell these but the economics were so  
out of proportion that eventually we moved  
nto the area of turning this over to outside  
usiness. At the moment boxes are supplied  
y a number of firms who build a type of box  
hat is satisfactory for this purpose. We  
outlined general specifications that were  
quired for a box of this nature, and we left  
it up to the people to meet the specifications  
through purchase of a box from any one of a  
number of firms who are in this business.

### [Interprétation]

des régions rurales, les routes sont assez étroites et les voitures roulent assez vite, peut-être à 50 milles à l'heure. Il arrive très souvent que les voitures frappent ces boîtes postales; alors le propriétaire, peut-être un petit pêcheur, un petit cultivateur par exemple, doit payer cette boîte. Ça coûte \$10 ou \$15. Pendant l'hiver, notamment dans ma région, nous avons des temps très rudes et il y a des bancs de neige de 10 ou 15 pieds et la boîte se trouve pratiquement au milieu de la route si bien que si deux voitures se rencontrent, elles frappent la boîte.

Est-ce que vous avez étudié la possibilité d'avoir un meilleur moyen de distribuer le courrier? Je reconnais avec vous que les gens évidemment ont tendance à aller dans les villes pour acheter leurs timbres, pour recevoir le courrier, on ne vas pas tous les jours à la ville. Pour ce qui concerne la livraison du courrier, je me demande si vous avez fait des études spéciales pour voir la possibilité d'un meilleur système et si les gens peut-être accepteraient d'améliorer le programme.

**M. Kierans:** Vous avez fait une suggestion très intéressante au cours des derniers mois. Monsieur Knightley étudie cette question. Il s'agit de créer un système de groupes de boîtes dans les régions rurales. Vous estimez, et je pense que c'est vrai car vous avez de l'expérience dans ce domaine, que les gens des régions rurales accepteraient cette proposition, car ils s'intéressent surtout à la sécurité des boîtes postales. C'est un problème dans les régions rurales, où il y a de fortes chutes de neige.

**M. Breau:** Exact.

**M. Kierans:** C'est un problème qui se présente dans les régions rurales où les chutes de neige sont importantes.

**M. Breau:** Quelqu'un pourrait-il expliquer quels sont les critères pour obtenir une boîte de groupe et pourquoi il est si difficile d'en obtenir?

**M. Kierans:** Monsieur Bond.

**M. Bond:** Le ministère avait coutume de les vendre mais le coût en était si disproportionné que nous avons fini par confier la chose à l'entreprise privée. Actuellement, les boîtes sont fournies par un certain nombre de compagnies qui construisent un genre de boîte convenable. Nous avons énoncé les devis généraux pour la construction d'une boîte de ce genre et puis ensuite, c'est aux gens d'acheter ces boîtes d'un certain nombre d'entreprises qui s'adonnent à ce genre d'affaires.

## [Text]

**Mr. Breau:** Do you pay for the group box?

**Mr. Bond:** No, we do not.

**Mr. Kierans:** Mr. Breau is interested in the possibility of having group boxes in rural areas.

**Mr. Breau:** What is the criteria to get a group box. How many houses do you need?

**Mr. Bond:** This has not been developed yet. As Mr. Kierans has already mentioned this is something that is being looked at within the operations area at headquarters now. General specifications will be developed if this is the approach that should be taken.

Just generally now, we have to take a look at the number of people who might be within a given area that would warrant providing a group box of some sort. How many compartments would we want? Would we want three? Would we want five? Would we want ten? This is difficult to say, and I am sure you appreciate that in any geographical area in the country, the density of population varies. In other words we might get 10 here, 20 there and 50 there.

**Mr. Breau:** I think you will find that just because group boxes are locked, they are well protected and they are well mounted, you will find that people will accept them because they are safer. Even if they have to walk a hundred yards I think they will accept it. I have had the experience of people telling me anyway.

**Mr. Bond:** The distance factor is one of the main problems. How far would people want to walk to a group box? This related to density is one of the main problems that we have to overcome.

**Mr. Kierans:** I can tell you Mr. Breau that I think it is a very worthwhile suggestion, and I will simply say to Mr. Bond here that I hope he sends me a study reasonably soon on the feasibility of it.

**Mr. Breau:** On another line of questioning into the Department generally...

**The Chairman:** Mr. Breau, your time is pretty well spent. Is this your last question?

**Mr. Breau:** One question yes.

I have read that a lot of changes in your Department have been proposed in the top level management, in the structure of management. Could you explain the nature of those changes, and what progress you have had up to now?

## [Interpretation]

**M. Breau:** Vous payez pour les groupes boîtes?

**M. Bond:** Non.

**M. Kierans:** M. Breau s'intéresse à la possibilité d'installer des casiers dans les régions rurales.

**M. Breau:** Quel est le critère pour obtenir un groupe de boîtes? Combien faut-il résidences?

**M. Bond:** Ceci n'a pas été mis au point encore. Comme M. Kierans l'a mentionné c'est quelque chose que nous étudions à la ministrer centrale. Nous allons mettre en place des normes générales si cette méthode doit être adoptée.

D'une façon générale, actuellement, nous considérons le nombre de personnes qui pourraient se trouver dans un secteur donné qui justifieraient l'installation de casier. Combien de compartiments faudrait-il? Est-ce qu'il en faudrait 3, 4, 10? Enfin c'est difficile de le dire, et je pense que vous reconnaîtrez que dans toute région géographique du Canada, la densité de la population varie. Autrement dit, ce peut être 10 ici, ou 20 ou là.

**M. Breau:** Je pense que tout simplement parce que les boîtes de groupes sont verrouillées, bien protégées, bien installées, je pense que vous constaterez que les gens les accepteront parce qu'elles sont plus sûres. Les gens accepteront de marcher quelques centaines de pieds de plus pour se rendre chercher le courrier à ces boîtes. Des gens me l'ont dit.

**M. Bond:** Le facteur de la distance est le principal problème. Quelle distance les gens accepteront-ils de parcourir? Ce problème joint à celui de la densité, est l'un des principaux problèmes qu'il nous faut surmonter.

**M. Kierans:** Je pense que c'est une proposition valable et je dirai à M. Bond, ici, de m'envoyer une étude de faisabilité sur cette question dans un avenir rapproché.

**M. Breau:** J'ai une autre question sur ministère en général...

**Le président:** C'est presque la fin de votre temps de parole. Est-ce votre dernière question?

**M. Breau:** Oui. J'ai lu qu'il y avait certains changements à votre ministère qui avaient été proposés au niveau de l'échelon supérieur de l'administration. Pourriez-vous expliquer ici, monsieur ministre, la nature de ces changements, que progress vous avez réalisés jusqu'ici?

## [Texte]

**Mr. Kierans:** Basically we have a new organizational chart which is to determine the responsibilities and authority of people in different slots. We have expanded that chart to include marketing areas; prior to this we were never really concerned with marketing. In other words, the people of Canada, the business firms of Canada are customers of ours that we should be going out to find out what their needs are. How can we best serve them?

• 1115

Let us take the big mailers. About 300 firms in this country account for about 50 per cent of the total volume that we handle. You can think of firms like Eaton's and Simpsons and the telephone companies, the hydro companies, the direct mail houses, and so on. There are ways they can help us do a better job; there are ways we can help them do a better job. For example to help us, what is one way? We realize that firms like the telephone companies have the same normal problems with their ordinary mail. The letters that their officers and staff dictate, these are normally ready for signature in the late afternoon, and mailed at that time, but telephone bills for example, or hydro bills, or the accounts of the hundreds of thousands of customers accounts that Eaton's or Simpsons would have. There is no reason why these would have to wait until five o'clock. Why are these not deposited with us at nine in the morning, instead of coming in late in the day, therefore we have all of the problems in the evening of employing additional casual help to handle this over-load. Why can we not spread that out during the day? It would probably increase our permanent staff or keep them more fully occupied, and reduce the number of casuals needed in the evening.

That is one branch. The customer is much more important to us, and we are showing the customer that we consider him to be important, so what are his problems?

In one case in a direct mailing house, we are even putting our people in there, because of the tremendous volume that these direct mail firms generate. We can justify putting four or five people in there rather than to have the whole mass of stuff coming over through an overburdened main post office in Toronto or Montreal, then going through all of that process. It is all sorted and forwarded directly from his own establishment. These are the things.

I would say also that Mr. Faguy having come up through that area has been very

## [Interprétation]

**M. Kierans:** Fondamentalement nous avons un nouvel organigramme qui détermine la responsabilité et les pouvoirs des gens dans les divers secteurs. Nous avons donné de l'expansion à cet organigramme en vue d'inclure la commercialisation. Avant ceci, nous ne nous étions jamais intéressés à la commercialisation. Autrement dit, la population canadienne, les entreprises, sont nos clients et je pense que nous devons essayer de savoir quels sont leurs besoins et comment nous pouvons les servir au mieux.

Prenons par exemple nos gros clients. Il y a 300 compagnies qui constituent environ 50 p. 100 du volume que nous manipulons. Par exemple, Eaton et Simpson, les compagnies de téléphone, les compagnies hydroélectriques, les maisons qui envoient les marchandises par la poste, et ainsi de suite. Il y a des moyens pour elles de nous aider à faire un meilleur travail et nous aussi nous pouvons les aider à faire un meilleur travail. Par exemple, les compagnies de téléphone ont des problèmes avec leur courrier ordinaire. Les lettres que leur personnel dicte sont prêtées à être signées vers la fin de l'après-midi et sont mises à la poste à ce moment-là, mais les comptes de téléphone, d'autre part, les comptes d'électricité ou les milliers de comptes des magasins comme Eaton et Simpson par exemple, il n'est pas nécessaire d'attendre à 5h. pour les mettre à la poste. Pourquoi ne pas déposer ce courrier à 9h. le matin par exemple au lieu de venir vers la fin de l'après-midi? Nous avons donc le problème de trouver des employés occasionnels pour faire ce travail supplémentaire. Pourquoi ne pas répartir le courrier durant la journée. Cela augmenterait probablement notre personnel permanent ou le tiendrait mieux occupé, et réduirait le nombre d'employés occasionnels nécessaires le soir.

Bon, c'est un secteur. Le client est beaucoup plus important pour nous, et nous montrons au client que nous le considérons comme important. Quels sont donc ses problèmes?

Par exemple nous pouvons envoyer nos propres fonctionnaires dans les maisons d'expédition du courrier, à cause de la quantité de courrier que ces maisons envoient. On peut envoyer 4 ou 5 personnes là-bas plutôt que d'avoir toute la masse de ce courrier qui s'accumulerait aux bureaux de Toronto ou Montréal déjà surchargés. Donc, on peut faire un tri préliminaire dans l'établissement du client. Voilà un certain nombre de choses que nous pouvons faire.

Je dirai également que M. Faguy a examiné ce secteur et qu'il est devenu très sensi-

## [Text]

sensitive to management training aspects of the Post Office, to the personnel responsibilities. As Mr. Faguy said, this has been a problem for us in the first year. This is the first year in which we have ever had a contract. So we need to train people in how to handle that contract. It is our fault that the postmaster, or the fault of 20 years of neglect by the Canadian people—it is our fault that a postmaster in Burnaby let us say, or Fort William or Middle Musquodoboit picks up a contract looks at it, and interprets it absolutely literally rather than as a human document. So all of these areas are being expanded. Obviously you need more people skilled not only in doing the work themselves but also in training other people to do it.

We are expanding the financial aspects of the Post Office under Mr. Sinclair because during the last two or three years, we have more or less let this go as being the responsibility of the Treasury Board, or the Central Pay Office, or Supply and Services, but we just cannot dismiss it like that anymore. We have our own responsibility when changes in pays and retroactive pay and all the rest of it are not properly processed inside our department before they go over, let us say to Central Pay. We are strengthening virtually every aspect of the administration of the Post Office.

**An hon. Member:** That is all.

**The Chairman:** Mr. Macquarrie.

**An hon. Member:** Is the honeymoon now over Heath?

**Mr. Macquarrie:** The Minister's five and a half page statement was so interesting that I have four and three quarters pages of questions, but naturally I cannot expect him to field them all in this round.

I have been wondering—and I am thinking particularly of his page 4 reference to reduction of deficit—how the impact of the austerity wave has hit this Department? I have a vast file here of positions open through the public service. I read constantly of task forces being appointed. Could the Minister tell me and the Committee just what is the total expenditure involved in all task forces, study groups, and so on, who are actively involved in, or have been involved in, bringing forth recommendations to improve this Department.

**Mr. Kierans:** Last year the total amount of money spent, I think was of the order of \$750,000—I have not got the exact figures. I may say, Mr. Macquarrie, that the expenditure of \$750,000 does not ensure by one iota that the Post Office's productivity will go up

## [Interpretation]

ble à la question de la formation du personnel de direction. Comme dit M. Faguy, c'est un problème qui s'est posé la première année. C'est la première année que nous avons un contrat. Nous devons donc former des gens sur la façon d'appliquer la convention. C'est de notre faute ou, en tout cas, à cause de 20 ans de négligence de la part de la population canadienne, si un maître de poste, mettons de Burnaby ou de Fort William ou d'un autre endroit prend la convention, l'interprète littéralement au lieu de la lire comme un document écrit par des hommes. Donc il faut avoir des gens plus compétents non seulement pour faire le travail mais aussi pour former les autres.

Nous élargissons l'aspect financier de bureaux de poste, qui relève de M. Sinclair car durant les deux ou trois dernières années nous avons plus ou moins laissé cela au Conseil du Trésor ou bien au Bureau central de la paye et on ne peut plus le faire. Nous avons notre propre responsabilité lorsque les modifications de salaires et les chèques d'appel et le reste ne sont pas traités convenablement dans le ministère avant d'ailleurs, au bureau central de paye. Nous renforçons tous ces aspects de l'administration du bureau de poste.

**Une voix:** C'est tout.

**Le président:** Monsieur Macquarrie.

**Une voix:** La lune de miel est-elle finie Heath?

**M. Macquarrie:** Le ministre avait une déclaration si intéressante que j'ai préparé quatre pages et trois quarts de questions mais bien sûr, je n'espérais pas qu'il répondrait toutes durant cette tournée.

A la page 4, il s'agit de la réduction du déficit. Je me demande comment le programme d'austérité a frappé le ministère. J'ai ici un dossier de postes ouverts dans la fonction publique. Je lis par exemple qu'il nomme constamment des groupes de travail. Est-ce que le ministre pourrait dire au Comité quelles sont les dépenses totales pour tous les groupes de travail qui participent activement ou ont participé activement à l'élaboration de recommandations, en vue d'améliorer le ministère.

**Mr. Kierans:** L'année dernière, le montant total dépensé était de l'ordre de \$750,000. Je n'ai pas le chiffre exact. Je puis dire, monsieur Macquarrie, que cette somme de \$750,000 ne garantit en rien que la productivité des postes sera augmentée ou améliorée.

## [Texte]

or that it will be improved in any way. It is what you do when you get recommendations, and whether you implement them. First of all whether you accept them all, which ones you accept, which ones you decide are not practical for other reasons outside of the particular area of investigation of a particular group of consultants.

Let us say you go along with most of them. That is the first step. The report comes in, and the second step is that you decide which ones will really enhance the productivity of the Post Office. Then the third step, of course, is to implement them. To answer your question directly, \$750,000. It was worth it. It does not have to be repeated that same amount of money. This year there are additional task forces, mainly internal now.

• 1120

Our internal staff who worked with outside consultants all during the past year and who learned a great deal themselves are now charged with the implementing of a great many of those recommendations, but also as new problems develop, investigating those problems themselves.

**Mr. Macquarie:** This figure of \$750,000 I presume is neatly fitted into one fiscal year, not the total operation of examination which you have undertaken and sponsored.

**Mr. Kierans:** Well, the report came in in November and that pretty well concluded the responsibility of that particular series of task force investigations. Anything else that would come along might be small, particular jobs; for example, the task force that eventually resulted in the recommendation for a national coding system.

Now, what new ones there are I would say are very minimal. There is the \$750,000—is that the sum total? I would say there may be some hangovers, but again that this would be a modest amount. Am I right or wrong in that?

**Mr. Sinclair:** That is right. Most of that expenditure takes place in the 1969-70 fiscal year. The first consultants' studies were begun in about November of 1968 and there were very minimal billings that were received by the Post Office prior to March 31, 1969. Almost the entire bulk of that \$750,000 expenditures has been incurred in the 1969-70 fiscal year, during which time all the various consultant groups and task forces submitted their reports and costs.

## [Interprétation]

quelque façon. C'est ce qui arrive quand on obtient des recommandations, il s'agit de savoir si on les accepte toutes, quelles sont celles que nous refuserons comme n'étant pas pratiques pour d'autres raisons échappant au domaine d'enquête d'un groupe de spécialistes.

Supposons que nous acceptons la plupart des recommandations. C'est la première étape. Dans la 2<sup>e</sup> étape, il s'agit de décider quelles seront les recommandations qui augmenteront réellement la productivité du ministère des Postes. Troisièmement il faut mettre ces recommandations en pratique. Alors pour répondre à votre question directement, pour \$750,000 ça en valait la peine. Il n'est pas nécessaire de dépenser autant cette année. Il y a d'autres groupes de travail cette année, surtout de caractère interne.

Des membres de notre personnel, qui ont travaillé avec des experts-conseils de l'extérieur durant l'année dernière et qui ont beaucoup appris eux-mêmes sont maintenant chargés de mettre en pratique un bon nombre de ces recommandations mais lorsqu'il y a de nouveaux problèmes qui surgissent ils font enquête à ce sujet.

**M. Macquarie:** Ce chiffre de \$750,000, je présume, concerne une année financière et non pas toutes les études que vous avez entreprises et patronnées.

**M. Kierans:** Le rapport a été présenté en novembre et cela a terminé le travail de ces groupes d'enquêtes. Tout ce qui pourrait être ajouté ou s'ajouter à ceci, ce sont des petits travaux; par exemple un groupe de travail a recommandé l'adoption d'un code national.

Et maintenant, pour les nouveaux groupes, c'est très minime, \$750,000 est-ce la somme globale? Il y a peut-être des restes mais ce serait un montant minime. Ai-je raison ou non?

**M. Sinclair:** C'est exact. La plupart de ces dépenses ont eu lieu durant l'année financière 1969-1970. Les premières études des experts-conseils ont commencé en novembre 1968 et le ministère des Postes n'a reçu que quelques notes avant le 31 mars 1969. Le gros des dépenses ont été faites durant l'année financière 1969-1970 au cours de laquelle tous ces groupes de travail et tous ces experts-conseils ont présenté leurs rapports et leurs comptes.

[Text]

**Mr. Macquarrie:** But I understand that there are consultants and external experts still functioning on your behalf, the cost of whose efforts has not yet been submitted, let alone calculated in the Blue Book.

**Mr. Kierans:** The last one I know of that had a specific responsibility was the national coding system. That report is in and I imagine their bill is in and has been paid.

**Mr. Sinclair:** Yes. The only task force that is functioning now is one on transportation, and it has pretty well concluded its report. We are expecting it within the next few days.

**Mr. Macquarrie:** Mr. Minister through Mr. Chairman, since the austerity wave has hit the public service, how many employees of your Department have, to use the euphemism, been given their redundancy notices?

**Mr. Kierans:** None. I stand open to correction on this one. None. But it did not really hit us in the same way as... There is a growth and demand for services. There is an expansion, particularly in your major urban areas, for additional services and so on. And I would say this: that if I remember the figures correctly, we were allowed about 1,055, let us say 1,055, but something of that order in new positions, additional positions. But at the same time, to balance that, we have an attrition rate of something close to 7 per cent, that is out of a total force of 45,000 people, so the additional staff that we bring on will still, if we can get our productivity up, result in an improved service to the Canadian people with a diminishing work force but still no layoff because we will need to hire new people because if we did not, attrition would reduce our numbers by something like 2,500. And I will freely admit that productivity is not yet expanding at the rate of 7 per cent.

• 1125

**Mr. Macquarrie:** Is your work force as of today diminished from what it was a year ago?

**Mr. Kierans:** Yes. It is down 150 or 200. It is not up at all. It is down a very modest number. I think I mentioned those figures at the beginning, or it was on one of the slides. The work force has declined from 45,155 to 44,946. This is what we are asking for this year, which means 209 man-years less.

**Mr. Macquarrie:** And not one of these was a layoff?

**Mr. Kierans:** No. Normally, out of that we would have 2,500 people who would be retir-

[Interpretation]

**M. Macquarrie:** Mais je crois savoir qu'il y a encore des experts-conseils et des spécialistes dans votre personnel qui travaillent encore en votre nom. Je pense qu'ils n'ont pas encore soumis leurs comptes, et que ces frais sont encore moins calculés dans le Livre bleu.

**M. Kierans:** Le dernier groupe était chargé du Code national. Ce rapport a été présenté et je pense que leur compte a été également présenté et qu'il a été payé.

**M. Sinclair:** Oui. Le seul groupe d'étude qui travaille en ce moment s'occupe des questions de transport, et je pense qu'il a presque terminé son rapport. Nous devrions le recevoir d'ici quelques jours.

**M. Macquarrie:** Monsieur le ministre, je m'adresse au ministre par l'entremise du président, depuis que l'austérité a frappé la fonction publique, combien d'employés de votre ministère ont-ils été congédiés?

**M. Kierans:** Aucun. Sauf erreur. Il y a eu une augmentation de la demande, une expansion, notamment, dans les grands centres urbains, en vue d'avoir des services supplémentaires, et je dirais que si je me souviens bien des chiffres, on nous a donné environ 1,055 nouveaux postes. Mais en même temps pour équilibrer ceci, nous avons un taux de diminution naturelle de 7 p. 100 à peu près sur un total de 45,000 personnes. Donc, le personnel supplémentaire que nous employons, si nous pouvons augmenter notre productivité, contribuera à améliorer le service pour la population canadienne malgré une diminution du personnel, mais il n'y aura pas de congédiement car nous aurons besoin d'engager du personnel nouveau; autrement la diminution naturelle fera diminuer notre effectif environ 2,500 et j'admettrais que la productivité ne se développe pas au rythme de p. 100.

**M. Macquarrie:** Est-ce que votre objectif actuel est moindre que l'année dernière?

**M. Kierans:** Oui, de 100 ou 200 personnes. C'est un chiffre très modeste, que je crois avoir mentionné au début. L'effectif a diminué de 45,155 à 44,946. C'est ce que nous demandons cette année, 209 hommes-année de moins.

**M. Macquarrie:** Et il n'y a pas eu de congédiement?

**M. Kierans:** Non. Normalement, sur ce nombre, il y aurait 2,500 départs à la retraite.

## [Texte]

ng. I am signing 30 or 40 scrolls per week  
thanking people for 44 years' service, 38  
years' service and so on.

**Mr. Macquarie:** You are lucky you are not  
sending out the kind of notices that some of  
your colleagues send out that bring great  
anguish to laid-off people.

I was interested in the discussion about the  
money order improvement and I wonder,  
since we had a little show this morning which  
was interesting, if we could have samples of  
this new form. I am surprised that the writing  
of a man's name by himself rather than  
someone else would work such a transforma-  
tion in administrative efficiency, and I am  
wondering if there are any other factors  
which improve this new money order system.

**Mr. Kierans:** I will ask Mr. Sinclair because  
he had me over to the post office a month ago  
to sign three contracts totalling two million  
some odd hundred thousand dollars which  
will virtually mechanize and automate the  
entire system as well as giving us the most  
modern money order system in the world. I  
may say also here for the record that we  
handle about 60 million postal money orders  
per year, which is roughly eight to nine times  
what all of the chartered banks handle in  
Canada.

**Mr. Sinclair:** The prime objectives of going  
after a new money order system were first of  
all, as I mentioned earlier, to improve the  
processing of the total system whereby we  
handle up to half a million transactions a day  
essentially on a manual basis. The second  
objective in moving towards a new system  
was to attempt to reduce the amount of time  
a customer would have to spend at our wicket  
in order to improve our service to the public.

The third objective that we were trying to  
pursue in the development of the money  
order system was to improve the privacy of  
the transaction. One of the main objections  
from the public to the old money order  
system was the fact that the recipient or the  
payee had to be identified at the time that the  
money order was purchased at the post office.  
We have eliminated this requirement. The  
sender or the payer of the money order will  
fill that in at his own convenience and not  
take up the time at the wicket, therefore  
getting faster service for himself and also  
preserving the element of privacy of his  
transaction.

**Mr. Macquarie:** If I should find a money  
order on the floor of the post office which was  
really meant for you, what does this do?

**Mr. Sinclair:** I am sorry, I did not hear the  
question.

## [Interprétation]

Je signe 30 ou 40 parchemins par semaine  
pour remercier des gens qui ont 44 ans, 38  
ans de service, et ainsi de suite.

**Mr. Macquarie:** Heureusement qu'il ne s'agit  
pas d'avis de renvoi, comme certains de vos  
collègues qui amènent beaucoup d'angoisse  
chez ceux qui sont congédiés.

En ce qui concerne l'amélioration des man-  
dats de poste, est-ce qu'on pourrait nous  
donner un échantillon de cette nouvelle for-  
mule de mandat-poste? Je suis surpris que le  
fait de demander au client d'inscrire lui-  
même son nom, soit de nature à apporter une  
efficacité si considérable. Y a-t-il d'autres fac-  
teurs qui pourraient améliorer ce nouveau  
système de mandat-poste?

**Mr. Kierans:** Je demanderais à M. Sinclair  
de répondre, car il m'a fait signer, il y a un  
mois, trois contrats de 2 millions à peu près  
qui mécaniseront et automatiseront tout le  
système des mandats et qui nous donneront le  
système de mandat-poste le plus moderne au  
monde. Je pourrais ajouter ici que nous  
manutentionnons 60 millions de mandats-  
poste par année, ce qui veut dire 8 à 9 fois  
plus que ce que font ou ce que manutention-  
nent les banques à charte au Canada.

**M. Sinclair:** Il s'agit, c'est le principal  
objectif visé, d'améliorer l'ensemble du sys-  
tème puisque nous avons un demi-million de  
transactions par jour à traiter manuellement.  
Et le deuxième objectif, c'est que nous cher-  
chons à réduire le temps que le client devra  
passer au guichet afin d'améliorer nos servi-  
ces au public.

Troisième objectif que nous cherchons à  
atteindre, c'est d'améliorer le caractère per-  
sonnel des transactions. Par exemple, une des  
principales oppositions au vieux système de la  
part du public, c'était que l'expéditeur ou le  
bénéficiaire ont à s'identifier lorsque l'on  
achète le mandat-poste au bureau de poste.  
On supprime cette exigence. L'expéditeur du  
mandat-poste pourra remplir cette formule  
comme il le voudra et ne perdra pas de temps  
à le faire au bureau de poste; il épargnera  
ainsi du temps et sa transaction restera plus  
personnelle, plus secrète.

**Mr. Macquarie:** Si je trouve un mandat-  
poste sur le plancher du bureau de poste, qui  
vous est envoyé, qu'arrive-t-il?

**Mr. Sinclair:** Je n'ai pas entendu cette  
question.

## [Text]

**Mr. Macquarrie:** I am just wondering how you are going to guarantee the old idea of identification for people in receipt of cheques and so on.

**Mr. Sinclair:** Well, it becomes mainly the same as a cheque made out to cash, does it not?

**Mr. Macquarrie:** Which is a rather dangerous way.

**Mr. Sinclair:** Well, the banking system has been handling this for many years now.

**Mr. Macquarrie:** But prudent bankers always advise their customers not to run around with cheques made out for cash.

**Mr. Kierans:** We advise them not to do that either. We advise them to make it out to Mr. Pringle or to whomever he wants to send the money, but it is not to be done by a clerk behind the wicket for him. He can do this himself and I guess if you or I were sending money orders to someone we would get our money orders the same as we get the money orders now from banks and fill in the name of the payee ourselves. I think common prudence would make us fill it in as quickly as possible before we lost it.

- 1130

**Mr. Macquarrie:** I do not want to be nit-picking on this but I would like to see some of these so that I could understand more fully the improvement that is made.

**Mr. Sinclair:** I would be glad to show it to you.

**Mr. Macquarrie:** I was a little worried about the danger of making it a bit easier for the ill-intentioned or the sharply-intentioned thieves who have been known to move in in postal areas.

**Mr. Sinclair:** We have been paying a great deal of attention to the security aspect of this and have received a great deal of advice from the bank note printing companies in this country. Also, we have received advice from the RCMP on safeguarding the money order so that it cannot be manipulated, and we have attempted to build that into the design of the new system. We would be very happy to show it to you.

**Mr. Macquarrie:** Thank you. Do you want me to stop now, Mr. Chairman.

**The Chairman:** You could ask another question.

## [Interpretation]

**M. Macquarrie:** Je me demande comment vous allez garantir ce principe de l'identification par exemple, pour une personne qui reçoit un chèque.

**M. Sinclair:** Eh bien, ça devient comme un chèque à encaisser, n'est-ce pas?

**M. Macquarrie:** Mais il y a toujours un danger.

**M. Sinclair:** Les banques le font ainsi depuis longtemps, déjà.

**M. Macquarrie:** Mais est-ce que les banques ne disent pas à leurs clients d'être prudent, de ne pas se promener avec des chèques à encaisser?

**M. Kierans:** Nous leur conseillons de ne pas le faire aussi. Nous leur conseillons de faire le mandat payable à M. Pringle ou à qui il veut envoyer de l'argent, mais ce n'est pas fait par celui qui est au guichet. On peut le faire soi-même, et si vous ou moi nous devions expédier un mandat-poste, nous ferions tout comme à la banque, nous inscririons nous-mêmes le nom du récipiendaire. La prudence ordinaire exigerait que nous l'inscrivions le plus vite possible avant de le perdre.

**M. Macquarrie:** Je ne veux pas trop insister sur les détails à ce sujet, mais j'aimerais voir un échantillon pour mieux comprendre l'amélioration.

**M. Sinclair:** Je serais heureux de vous en montrer un.

**M. Macquarrie:** Je me préoccupe un peu du danger, que ce soit trop facile pour les voleurs qui se sont infiltrés dans le secteur des Postes.

**M. Sinclair:** Nous avons accordé beaucoup d'attention à l'aspect sécurité de la question et nous avons reçu beaucoup de conseils de la part des compagnies qui impriment les billets de banque; aussi de la Gendarmerie royale sur la préservation des mandats-poste, afin qu'ils ne puissent pas être manipulés et nous avons essayé d'incorporer cela dans le nouveau système.

**M. Macquarrie:** Merci beaucoup. Monsieur le président, voulez-vous que j'arrête maintenant?

**Le président:** Vous pouvez poser une autre question.

[Texte]

**Mr. Macquarie:** I have one more short question. As an old-time philatelist I am not quite enthusiastic about the new emanations yet. Have you ever thought of including an historian on this group, especially since we have been terribly remiss in honouring our great men in our stamps? Also, in this age of co-operative federalism when a stamp is drawn out to honour the anniversary of a province is there any consultation with the people who speak for that province?

**Mr. Kierans:** With respect to the second question I can say that there is consultation. The Manitoba Centennials are cases in point, and the same would apply to the British Columbia Centennial which is coming up very soon.

With respect to the first part of your question, I do not know about adding an historian, Mr. Macquarie, but one of the very mild complaints that we have had about the composition of the Stamp Advisory Committee was that it was probably overweighted with designers and artists compared to philatelists. We have just made an addition, but prior to that the only philatelist on it was Carl Mangold, who is extremely well known. Mr. Mangold himself suggested another name, the Honourable George Marler. I have known this man for 30 years and never realized that he was such an authority on stamps. He is one of the few Canadians who is a Fellow of the Royal Philatelist Society of Great Britain. He now has come onto that Committee, so henceforth you will have more input from that side to balance off the ideas of the artists and the designers.

**Mr. Macquarie:** I know it happened before your tenure, otherwise it would not have happened, but I remember with horror that the sesquicentennial of Sir John A. Macdonald's birth was allowed to pass without a stamp coming out to note the event.

**An hon. Member:** Were the Liberals in power then?

**An hon. Member:** That was a gross oversight.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, I was rather interested in the reply that Mr. Kierans gave to Mr. Pringle's question on indicated or suggested increases of postal rates that have been held back. You said, Mr. Kierans, that you sat around the round table with some businessmen who indicated that an increase in postal rates would put pressures on the

[Interprétation]

**M. Macquarie:** Alors, j'aurais une toute petite question à poser. A titre de philatéliste, je ne suis pas trop enthousiaste pour les nouvelles séries de timbres. Je me demande si vous avez déjà songé à inclure un historien dans votre groupe, surtout que nous avons été terriblement négligents pour ce qui est de commémorer nos grands chefs. Je me demande aussi si, dans cette ère de fédéralisme coopératif, lorsqu'on dessine un timbre pour commémorer l'anniversaire d'une province, si l'on consulte les autorités de cette province à cet égard?

**M. Kierans:** Pour ce qui est de la deuxième question, je peux dire oui. Il y a certainement consultation; le centenaire du Manitoba en est un exemple, et certainement le centenaire de la Colombie-Britannique qui aura lieu bientôt en sera un autre exemple.

Pour ce qui est de la première partie de la question, je ne sais pas si l'on devrait ajouter un historien, monsieur Macquarie. Une des plaintes mineures que nous avons reçues, au sujet de la composition du comité consultatif sur les timbres, c'était qu'on avait peut-être trop d'artistes et de dessinateurs comparativement aux philatélistes. L'on a fait une adjonction, mais avant cela, le seul philatéliste au Comité était Carl Mangold qui est bien connu. M. Mingle lui-même avait suggéré un autre nom, celui de l'hon. George Marler. Je connais cet homme depuis une trentaine d'années sans savoir qu'il était une telle autorité en matière de philatélie. C'est l'un des rares Canadiens qui est Fellow de la Société royale des philatélistes de Grande-Bretagne. Il fait maintenant partie du comité et, alors, à l'avenir, vous aurez certainement beaucoup plus d'aide de ce côté-là, pour équilibrer quelque peu les idées des artistes et des dessinateurs.

**M. Macquarie:** Je sais que cela s'est produit avant que vous soyez ministre, autrement, cela ne se serait pas produit, mais je me souviens avec horreur que le centenaire de Sir John A. Macdonald s'est passé sans qu'un timbre le commémore.

**Une voix:** Les libéraux étaient-ils alors au pouvoir?

**Une voix:** Un oubli terrible.

**M. Howe:** Monsieur le président, j'étais plutôt intéressé par les réponses de M. Kierans à la question de M. Pringle, au sujet des augmentations proposées dans le tarif postal qui ont été retardées. Monsieur Kierans, vous avez dit que vous avez discuté avec des hommes d'affaires qui vous ont indiqué qu'une augmentation des tarifs postaux cons-

[Text]

inflation and they would have to get that cost back. Is that true?

• 1135

**Mr. Kierans:** By the way, this was not the purpose of the meeting, this just came out incidentally.

You see, some of our major customers right now pay us \$8 or \$9 million a year, and one of the top 300 large corporations might pay us \$800,000 or \$1.5 million. We have quite a number of customers in that area. A sudden increase of 20 per cent, for the sake of argument, on \$1 million is a \$200,000 increase in their costs. When most people did not use the mails to this extent and cost increases were not as great they would shrug them off and not really take them into account, but now a \$200,000 increase in expenses is an item that you cannot overlook. As one businessman said—I really do not know what his bill was, and he was not pressing the point—from now on when they justify price increases—he said their shareholders are beginning to demand this because of the rising concern about inflation and their own contribution to it—one of the elements that they well can use to justify their own increases in costs is the increase in postal rates.

[*Interpretation*]

tituerait une pression inflationniste et qu'il leur faudrait récupérer ces frais. Est-ce vrai

**M. Kierans:** Oui. Ce n'était pas l'objet de la réunion, c'est venu sur le tapis en passant.

Vous voyez, certains de nos gros clients l'heure actuelle nous payent 8 ou 9 millions de dollars par année, et l'une des grandes sociétés parmi les 300 nous paye \$800,000 ou un million et demi. Nous avons plusieurs clients dans cette catégorie. S'il y a eu une augmentation soudaine de 20 p. 100, mettons sur un million, cela se trouve à être une augmentation de \$200,000 dans leurs frais. Quand on n'employait pas les Postes aussi intensément, et que les augmentations n'étaient pas tellement grandes, on les aura tout simplement oubliées, on n'en aurait pas tenu compte. Mais aujourd'hui, une augmentation de \$200,000 dans les dépenses se trouve à être quelque chose qu'on ne peut pas laisser de côté. Comme l'a dit un homme d'affaires je ne sais pas quel était son compte, mais disait que, à l'avenir, lorsqu'il faudrait justifier les augmentations de prix, leurs actionnaires commencent à exiger une telle justification en raison de la préoccupation au sujet de l'inflation et de leur contribution à l'inflation. L'un des éléments qu'ils peuvent certainement employer comme argument pour la justification de leurs propres augmentations de prix, c'est l'augmentation du tarif postal.

**Mr. Howe:** It is rather interesting that you just found that out now, Mr. Kierans. I think if you would go back to Mr. Macquarie's and my own speeches at the time you proposed a postal rate increase a year or so ago you would find that we told you that in the House.

**Mr. Kierans:** Yes, but at that time the government was running a deficit. At that time also the Post Office had not been successful in attempting to bring its revenues into line with its costs and it was well past the time when such an attempt should have been made. I am not apologizing, I simply answered this question in replying to another aspect of it. Would a \$50 million increase in postal rates be inflationary? It would be inflationary to the people who have control over their own prices, because they would take this into account and put their prices up. On the other hand it will be inflationary in another way. If the government has to go to the country with an expanded deficit and therefore ask for additional taxes, that would not be inflationary if they did it by taxes, but

**Mr. Howe:** Il est très intéressant de voir que vous venez de le constater maintenant. Si vous reveniez aux discours que M. Macquarie et moi-même avons faits quand vous avez proposé l'augmentation du tarif postal, il y environ un an, vous verriez que nous vous avions dit cela à la Chambre.

**Mr. Kierans:** Oui, mais à ce moment-là, le gouvernement avait un déficit. Et à ce moment-là aussi, les Postes n'avaient pas réussi à équilibrer leur budget pour ce qui était des dépenses et des revenus et le temps était révolu où une telle tentative aurait pu être essayée. Je ne m'en excuse pas, j'ai tout simplement répondu à la question en y abordant un autre aspect. Une augmentation de \$50 millions des tarifs postaux serait-elle considérée comme inflationniste? Elle le sera pour ceux qui ont le contrôle de leurs propres prix, car ils en tiendraient compte pour augmenter leurs prix. D'autre part, ce sera inflationnaire d'une autre façon. Si le gouvernement devait augmenter son déficit et, conséquent, augmenter les impôts, ce ne sera pas inflationnaire de le faire si l'on augmente

[exte]

they borrowed additional money to pay for  
the deficits of the Post Office...

**Mr. Howe:** Have you intimated this finding to the Minister of Transport with regard to what the proposed increase in freight rates will do to the cost of living? This is not your department but have you discussed this in Cabinet?

**Mr. Kierans:** I think Cabinet has indeed been engaged in prolonged discussions on the impact that government spending has on the economy as a whole and the contribution that it makes to inflationary pressures. The Prime Minister last August 14 made it quite clear how aware his government is—he imposed a freeze on government expenditures, government hirings and employment and told all of us to look inside ourselves, make ourselves more productive, try to do it with fewer people, and keep our expenditures down as our contribution to trying to deflate the current pressures.

**Mr. Howe:** Getting back to Mr. Perrault's question on small rural post offices being closed down, you intimated that there were 300. In how many cases did you go to those local postmasters and ask them if they would take a little less money if you would allow them to keep the post office there? Did you ever try this?

**Mr. Kierans:** No, and we would not.

**Mr. Howe:** Why not?

**Mr. Kierans:** As a matter of policy we are not in the business of trying to beat down people. I would consider this sheer blackmail.

**Mr. Howe:** I do not think so. I think 90 percent of them would have been willing to take less, because you have destroyed practically all those little general stores. When they first bought those places they paid quite a bit more for them in some cases because they used the post office. They had a capital investment there and you have taken it away.

**Mr. Kierans:** I would just like to correct something, Mr. Howe. When buying a drug store, a general store or anything else nobody could pay for the fact that there is a post office there because that post office can be moved at any time—it can be transferred across the street or up the block. You know, the population itself moves around and we are constantly searching for the best place in growing towns and villages that will be most

### [Interprétation]

tait les impôts, mais si l'on devait emprunter l'argent pour réduire le déficit des Postes, oui, ce le serait.

**M. Howe:** Avez-vous informé le ministre des Transports de cette conclusion quant à l'effet qu'aura l'augmentation des tarifs marchandises sur le coût de la vie? Ce n'est pas tout à fait dans votre domaine, mais avez-vous discuté cette question au Cabinet?

**M. Kierans:** Je crois que le Cabinet a eu des discussions assez longues et étendues sur l'effet que les dépenses du gouvernement ont sur l'économie, ainsi que sur la contribution du gouvernement à l'inflation. Le premier ministre, le 14 août dernier, a dit très clairement jusqu'à quel point le gouvernement est conscient de ce fait. Il a imposé un gel des dépenses gouvernementales des embauchements et des emplois au gouvernement, et il nous a dit de bien examiner notre propre domaine, d'être plus productifs, d'essayer de le faire avec un personnel moindre et avec des dépenses moins considérables, pour essayer d'enrayer ces pressions inflationnistes.

**M. Howe:** Pour en revenir à la question au sujet des bureaux de poste ruraux que l'on ferme, et vous avez dit qu'il y en avait 1,300, dans combien de cas vous êtes vous présenté à ces maîtres de poste ruraux pour leur demander s'ils accepteraient moins d'argent pour continuer l'exploitation du bureau de poste. L'avez-vous déjà essayé?

**M. Kierans:** Non, nous ne le ferions pas non plus.

**M. Howe:** Pourquoi pas?

**M. Kierans:** Nous ne voulons pas essayer d'écraser les gens. Ce serait, à mon avis, tout simplement du chantage.

**M. Howe:** Je ne crois pas. 90 p. 100 auraient été favorables à une réduction, car vous avez éliminé presque tous ces petits magasins généraux. Tout d'abord, quand ils ont acheté ces petits magasins, ils ont payé un peu plus pour les acquérir parce qu'un bureau de poste s'y trouvait. Il y avait un placement et vous le leur avez enlevé.

**M. Kierans:** Je voudrais tout simplement apporter une rectification, monsieur Howe. Personne, quand il achète un magasin général ou une pharmacie ou n'importe quoi, ne devrait payer pour le fait qu'il se trouve à y avoir un bureau de poste installé là, car le bureau de poste peut être enlevé n'importe quand; il peut être mis de l'autre côté de la rue ou plus loin le long de cette rue. La population elle-même se déplace. Nous cherchons

## [Text]

convenient to the people of that town. In today's changing society what is the most convenient place today may not be the most convenient place next year. We know that different proprietors have attempted to sell this as an advantage but, luckily for us, in the majority of cases the buyers come to us and we simply tell them what the facts of life are. There is no guarantee that a post office will remain where it is or even that it will remain.

## [Interpretation]

constamment à trouver le meilleur endroit pour situer le bureau de poste dans les villes et villages en expansion, l'endroit le plus commode pour les gens qui se trouvent dans cette municipalité. Aujourd'hui, dans notre société changeante, l'endroit le plus approprié aujourd'hui, ne le sera peut-être pas l'an prochain. Nous savons que divers propriétaires ont essayé de vendre cela comme avantage supplémentaire. Heureusement, dans la majorité des cas, les acheteurs s'adressent à nous et nous leur disons exactement ce qu'il en est qu'il n'y a aucune garantie que le bureau de poste demeurerà là où il est, ou même qu'il demeurerà tout court.

• 1140

**Mr. Howe:** Of course you have simplified that by eliminating them, Mr. Kierans. But I come back to the social problem that you have created. A lot of the small communities are made up of older people and that small general store is the centre of their activity. Probably the only activity they have during the day is to go down there and get their mail. It has been a hardship to a lot of them. I would like to know just how much has been saved on this.

I notice that this item is put under professional and special services. I notice that there has not been any decrease in the Estimates this year for this particular item. I would just like to know the additional rural mail route mileage that you had to incorporate and how much you saved in the salaries and the operation of that post office. Probably it is not showing yet but I would like to see that before too long.

**Mr. Kierans:** I can tell it to you right now. At the present time we have closed down 1300. The actual saving has been about \$1.25 million a year. We will probably close about 2,000 when the program is over this September. The probable annual saving will be about \$2 million.

This takes into account that while the postmaster in the general store has lost some revenue, the person who has taken up the service, for example, the rural route carrier has gained additional revenue. In other words he becomes stronger. He was carrying on a service before. This service is now expanded and therefore he is in a stronger position financially. The system becomes more durable. Underneath it becomes stronger. I would think that is about all I really want to say.

We have had offers, not very many, where postmasters have said, well. "You have been paying me \$1,700 a year; I will do it for

**M. Howe:** Vous avez simplifié l'affaire en les éliminant, monsieur Kierans. Mais je reviens encore au problème social que vous avez créé. Beaucoup de ces petites municipalités se composent de gens plus âgés; le centre de leur activité se trouve à être le magasin général. Et peut-être que la seule activité qu'ils ont le jour est d'aller chercher le courrier. Ce fut une épreuve pour un nombre d'entre eux. J'aimerais donc savoir jusqu'à quel point vous avez fait des économies à ce sujet. Je remarque que ce poste fait partie des services professionnels et spéciaux. Il n'y a réellement pas eu de réduction dans les prévisions budgétaires à ce poste, cette année. J'aimerais donc savoir quel est le changement des routes rurales additionnelles dont vous avez dû inclure, et combien avez-vous épargné en salaires et en frais d'exploitation. Peut-être cela n'est pas encore manifeste mais j'aimerais voir ces économies avant très longtemps.

**M. Kierans:** Je puis vous le dire dès maintenant: nous en avons fermé 1,300. L'économie réelle est d'environ un million et quart de dollars par année, et nous en aurons fermé environ 2,000 quand le programme sera terminé, en septembre. L'économie annuelle sera probablement d'environ 2 millions.

Ceci tient compte du fait que même si le Maître de Poste du magasin général a perdu quelques revenus, celui qui a pris la relève, par exemple, le facteur rural, a augmenté son revenu. En d'autres termes, il devient plus fort. Il offre un service auparavant. Ce service est maintenant accrû et, par conséquent, il se trouve dans une situation améliorée et plus durable. Au fond, il est plus solide. C'est à peu près tout ce que j'aimerais dire.

Des maîtres de poste, par beaucoup, ont dit: «Vous m'avez donné \$1,700 ou \$1,800 par année; je serais heureux de continuer

[exte]

50", or something like that. Thank the Lord we have not been very many. We have turned them all down flat. Either the man can provide a service or he cannot. Whether it is economical or not is really not the major point. Can anybody else provide it more economically? That is the question. It is a question of saying, "All right, you are providing a service at \$1,700, but we do not consider it worth more than \$850, take it or leave it". That is not the question at all. The question is at this particular service does not justify its cost. There is another way of doing it that will yield the benefits. We choose the other way.

**Mr. Howe:** Is that a net saving?

**Mr. Kierans:** That is a net saving after all additional costs of all expanded rural routes and so on.

**Mr. Howe:** Getting back to discussing the rural routes, I have often thought that your method of letting contracts on those rural routes is pretty obsolete. The lowest tender gets it and he cannot apply for an increase in that tender for two years and that contract is for two years. Is the department considering any other way of making these people part-time post office workers

**Mr. Kierans:** I do not quite get the question. I know what the first part of the question means. Why would we want to make them part-time postal workers. Is it supplementary income or what?

**Mr. Howe:** Casual workers or something like that, part-time workers.

**Mr. Kierans:** I guess that would happen if there were a need for a part-time worker. That has nothing really to do with the contract.

**Mr. Howe:** The difficulty is that so many of these people feel that their wages are not commensurate with the increased cost of living. They feel they should be getting more. Their car operation is costing more. The car rates and gasoline and licensing and everything else is costing them more these days and their per mile payment is pretty low in many cases.

**Mr. Kierans:** All right. First of all we are not considering any change in it. Mr. Jones obtains a rural route contract, let us say for \$1,500. We should then, according to you, within a short period of time take into account that there has been inflation and so and therefore we should increase it.

### [Interprétation]

\$950. Il n'y en a pas eu beaucoup, heureusement, car nous avons refusé. Ou bien l'homme peut assurer le service, ou bien il ne le peut pas. Que ce soit rentable ou non, ce n'est vraiment pas le point essentiel. Est-ce que quelqu'un d'autre peut le faire de façon plus économique? Voilà l'essentiel. Mais ce n'est pas une question de dire: «Très bien, vous offrez un service à raison de \$1,700 par année, mais en fait, à notre sens, cela ne vaut que \$850, à prendre ou à laisser». Ce n'est pas ça. C'est que le service ne justifie pas les frais en cause. Il y a une autre façon de le faire qui pourra donner des bénéfices et nous choisirons l'autre méthode.

**M. Howe:** S'agit-il d'une économie nette?

**M. Kierans:** Oui, une fois comptés les frais additionnels de tous les prolongements des routes rurales.

**M. Howe:** Pour revenir à la discussion sur les routes rurales, j'ai souvent pensé que la façon d'octroyer les contrats pour ces routes rurales était plutôt démodée. Le plus bas soumissionnaire l'obtient et il ne peut demander une hausse de son offre pendant la durée du contrat, soit 2 ans. Est-ce que le Ministère songe à une autre méthode pour que ces gens deviennent des employés à temps partiel, des postes?

**M. Kierans:** J'ai compris la première partie de la question, mais pas la deuxième. Pourquoi voudrions-nous qu'ils soient des employés à temps partiel? Pour avoir un salaire supplémentaire, ou quoi?

**M. Howe:** Des employés occasionnels ou à temps partiel.

**M. Kierans:** Je pense que cela arriverait si on avait besoin d'un employé à temps partiel. Mais cela n'a rien à voir vraiment avec le contrat.

**M. Howe:** La difficulté c'est que plusieurs de ces gens croient que leur salaire ne répond pas à l'augmentation du coût de la vie, selon eux, ils devraient recevoir plus. Leur automobile coûte plus cher à conduire; les pneus, l'essence, les licences: tout leur coûte plus cher aujourd'hui, et alors ce qu'ils reçoivent par mille, est plutôt bas dans certains cas.

**M. Kierans:** Très bien. Tout d'abord, nous n'envisageons aucun changement. M. Durand obtient un contrat pour une route rurale, mettons, pour \$4,500. Nous devrions, selon vous, dans un court délai, considérer qu'il y a eu une certaine inflation et que, par conséquent, nous devrions augmenter son salaire.

## [Text]

- 1145

We do not always, Mr. Howe, accept the lowest tender because if it is a contractor who has already had the experience and shown himself to have the financial facilities or stability, we will grant it to him.

On the other hand in a great many situations there are brand-new contractors who suddenly put in a new bid and our existing contractor may have decided to give the work up or may be fourth or fifth. We do not give it to that lowest bidder until we investigate him and his ability to carry out the work in many different ways: his own personal capacity to carry it out, his financial capacity, the resources or trucks or equipment that he may have and that he may need. But let us say that, generally speaking, it goes to the lowest bidder. We then have a rule which says that that lowest bidder cannot apply for any change in prices for two years. The reason for this, I think, is quite obvious. Anybody bidding should be able to estimate his cost for two years. If we did not have that rule, we would have a man bid \$2,600 for a contract that we estimated worth about \$4,200. He would be bidding on the theory that after five months he could apply for an increase and he would get \$3,800 if not \$4,200. That is simply bad faith to the other four or five or fifteen people who have also bid and who legitimately bid \$4,200 for the service, knowing that they could not ask for an increase and that they had to carry that contract out. Our position is that we make that man carry that contract out for \$2,600 for the two years.

**Mr. Howe:** In view of the fact that I was mentioning the increased cost of operation, I do know that after two years they can apply for a reassessment of their routes.

**Mr. Kierans:** Yes.

**Mr. Howe:** A lot of them probably do not understand, probably do not bother to and they do not get that increase. In 1954-55, around that time, all the mail routes were reassessed all across Canada if I remember correctly, they were pretty well brought up to a certain level all across Canada. A few of your officials may remember that. I remember that the transport department in the Post Office did reassess all the mail routes all across Canada to try to bring them up to a level where they would be comparative in the area. Has this been done lately within the department, do you know?

## [Interpretation]

Nous n'acceptons pas toujours le plus bas soumissionnaire, car s'il s'agit d'un détenteur de contrat qui a déjà eu de l'expérience qui a la stabilité financière voulue, on lui donnera le contrat.

D'autre part, dans nombre de cas, il y a de nouveaux contractuels qui présentent une offre nouvelle et peut-être que le détenteur du contrat a décidé d'abandonner. Nous ne cordonnons pas nécessairement le contrat au plus bas soumissionnaire avant d'avoir fait une enquête sur sa capacité de faire le travail, ce de plusieurs façons; sa capacité personnelle de le faire, sa capacité financière, ses ressources et les camions ou l'équipement qu'il peut avoir et dont il aura besoin. Bon, mais disons que de façon générale, le contrat est donné au plus bas soumissionnaire. Ensuite, il est prévu que le plus bas soumissionnaire ne peut pas demander une augmentation de prix pendant deux ans. La raison en est très évidente. Celui qui présente une offre devrait être capable de prévoir ses frais pour une période de deux ans. Si nous n'avions pas ce règlement, nous aurions un contrat qui, à notre avis, vaudrait \$4,200 et pour lequel on aurait une soumission de \$2,600. Le soumissionnaire se dirait que quelques mois après, il pourrait demander une augmentation et se rendrait à \$3,800, sinon à \$4,200. C'est de la mauvaise foi pour les quatre, ou cinq, ou six autres qui auraient présenté une offre de \$4,200, sachant qu'ils ne pourraient pas demander une augmentation, et qu'il fallait que le contrat mène à terme. Nous voulons que celui qui présente une offre de \$2,600 s'engage pour deux ans.

**M. Howe:** Vu l'augmentation des coûts d'exploitation, je sais qu'après deux ans, on peut demander une réévaluation de la route.

**M. Kierans:** Oui.

**M. Howe:** Mais certains ne comprennent peut-être pas, ou ne prennent pas la peine de faire, et n'obtiennent pas cette augmentation. En 1954 ou 1955, par exemple, toutes les routes postales ont été réévaluées à travers Canada, si je me souviens bien, et on les a relevées à un certain niveau. Certains de nos fonctionnaires s'en souviendront peut-être. Je me souviens que le service des transports du ministère des Postes a réévalué toutes les routes postales à travers le Canada, pour essayer de les ramener à un niveau où elles puissent souffrir la comparaison dans la région. Est-ce que cela a été fait récemment au sein du Ministère, à votre connaissance?

[Texte]

**Mr. Kierans:** No, it may be the time to do I do not know, but I do not see the need for it. Do you have a particular case in mind here?

**Mr. Howe:** No, to the people that do object, say, "You have to apply yourself. I cannot apply for you."

**Mr. Kierans:** Well this is the point. I think the majority of them thoroughly understand. Number one they have to wait two years; number two that they have to apply themselves. I do not think that there are very many that do not understand this because we get a number of requests from members on all sides of the House asking that Mr. So-and-so in Louiseville should have his contract renewed. The members of the House are quite active in pointing out to rural routes carriers in their various ridings that they have this right and they should do it. After two years they do apply and we do look at the increase that they want. We do make an examination to see if this is justified in the over-all pattern or if some lesser percentage of it is justified.

On the other hand we do get occasional letters in which the member writes to us first saying that So-and-so has not had an increase for five years or four and one half years, whatever it may be. Promptly the department says, "Well, Mr. Untel has never applied" I write back to the member saying, "Yes, this is true he has not had an increase for four and one half years, but he has to apply for himself". We very speedily get it in then.

**Mr. Howe:** I do appreciate that, Mr. Minister because I do not know of any in my area that have asked for a reassessment that did not get it. I do appreciate the fact that in some areas the contract has been transferred from a man who has died to his widow who wants to carry on, or to somebody else that has been carrying it on for a man who has been sick. I do appreciate the fact that your department has accepted these transfers and carried them forward in most cases.

I have some more questions later on, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Smith.

1150

**Mr. Smith (Saint-Jean):** Thank you, Mr. Chairman, I have a few very short ones here,

[Interprétation]

**M. Kierans:** Non, c'est peut-être le moment de le faire, je ne le sais pas, mais je n'en vois pas la nécessité. Avez-vous un cas particulier en tête?

**M. Howe:** Non. A ceux qui s'y opposent, je leur dis qu'il leur faut faire la demande eux-mêmes, que je ne puis le faire pour eux.

**M. Kierans:** Oui, et c'est le point. Je crois que la majorité d'entre eux comprennent parfaitement. Tout d'abord, il faut attendre deux ans. Deuxièmement, il leur faut faire la demande personnellement. Je ne crois pas qu'il y en ait beaucoup qui ne comprennent pas cela, car nous recevons un certain nombre de demandes de la part de députés, de tous côtés de la Chambre, demandant que monsieur Untel à Louisville, par exemple, ait un renouvellement de contrat. Les députés de la Chambre sont très actifs pour signaler aux divers détenteurs de contrats de routes rurales, dans leur circonscription, qu'ils ont ce droit, qu'ils devraient le faire. Après deux ans, ils font effectivement une demande, et nous examinons l'augmentation voulue. Nous en faisons une analyse pour voir si l'augmentation est justifiée en partie ou en totalité.

D'autre part, de temps à autre nous recevons des lettres des députés qui nous disent que M. Untel n'a pas eu d'augmentation depuis quatre ans et demi, ou cinq ans, selon le cas. Immédiatement, le Ministère répond: «Monsieur Untel n'a jamais demandé une augmentation.» Je réponds au député en cause, lui disant: «Oui c'est vrai qu'il n'a pas eu d'augmentation depuis quatre ans ou cinq ans, mais il faut qu'il la demande lui-même.» Nous recevons la demande très vite après.

**M. Howe:** Oui, je constate cela, monsieur le ministre, car je ne connais personne dans ma propre région qui ait demandé une réévaluation sans l'obtenir. Je constate que dans certaines régions, les contrats ont été transférés à la veuve du facteur décédé, ou à quelqu'un d'autre qui a assuré le service pour quelqu'un qui était malade. Je constate que votre Ministère a accepté ces transferts dans la plupart des cas.

J'ai d'autres questions à poser un peu plus tard, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Smith.

**M. Smith (Saint-Jean):** Merci, monsieur le président. J'ai quelques questions très brèves

## [Text]

but may I have a supplementary at this time regarding the question Mr. Howe had that the contractor had to wait two years. Is it not a fact that in the new contracts today you can demand an assessment after one year?

**Mr. Kierans:** I do not think that we are going to break away from the two years. I have not heard that and my officers tell me there has been no change.

**Mr. Smith (Saint-Jean):** I was made to understand that there had been a change in all the new contracts, that the new contracts were for a five-year period and an assessment could be asked for after one year. Is this not the case?

**Mr. Kierans:** No, it would be two years.

**Mr. Smith (Saint-Jean):** Thank you.

I was just wondering about the progress on the introduction of the Canadian zip code system. Could you give us any light on this, Mr. Minister?

**Mr. Kierans:** Yes, I will ask Mr. Bond to reply to this. We are going to have a pilot project but he can give you the details.

**Mr. Bond:** Actually the department, in accepting the principle of the new national code, has established a project team which is charged with the responsibility of the approach to the introduction-implementation of this. Their basic approach will include an assessment of the coding format as suggested by the Task Force. One of their first moves at this moment is to visit, along with the marketing people from the finance and administration side of the department, large mailers and to discuss with them the basic format of the code as it has been suggested by the Task Force Report. We want to get as much feedback from the large mailers in this particular area to see what the problems are that they may have to face with the department using the type of code that we are looking at. To the extent that we can, we want to be able to encompass their needs in our basic format.

The approach at the moment will be to take one city, and we are thinking of Ottawa at this time, as the pilot region in which we will develop what we consider is the basic format for our code. We hope to have this done by November of this year. Following that, we hope to have the code in operation by the middle of 1971 in the pilot region. Following this we will be going at Montreal and Toronto. At least this is the basic plan at

## [Interpretation]

ici, mais est-ce que je pourrais poser une question supplémentaire à la suite de celle posées par M. Howe, à l'effet que le contrat doit attendre deux ans. N'est-il pas vrai que dans les nouveaux contrats, aujourd'hui on peut demander une réévaluation après un an?

**M. Kierans:** Je ne crois pas que nous déroulions des deux ans. Je n'ai pas entendu parler de la chose et mes fonctionnaires me disent qu'il n'y a pas eu de changement.

**M. Smith (Saint-Jean):** J'avais cru comprendre qu'il y avait eu un changement où tous les nouveaux contrats étaient pour une période de cinq ans, et qu'on pouvait demander une évaluation après un an. Ce n'est pas le cas?

**M. Kierans:** Non, ce serait deux ans de toute façon.

**M. Smith (Saint-Jean):** Merci.

Je me demandais quel progrès on avait fait dans l'introduction du code national? Pouvez-vous nous éclairer à ce sujet?

**M. Kierans:** Je vais demander à M. Bond de vous répondre. Nous allons avoir un programme pilote, mais il pourra vous donner les détails.

**M. Bond:** En fait, en acceptant le principe d'un nouveau code national, le ministère a établi une équipe pour le projet, qui est chargée d'étudier la façon d'introduire le système. Leur approche initiale comprendra une évaluation du code tel que proposé par le groupe de travail. L'une des premières mesures qu'ils prennent à l'heure actuelle c'est de rendre visite, avec les gens de la commercialisation venant des secteurs financiers et administratifs du ministère, aux gros clients. Ils discutent avec eux le code qui a été proposé dans le rapport du groupe d'étude. Nous voulons avoir la réaction des expéditeurs en gros pour voir quels sont les problèmes auxquels ils devraient faire face si le ministère employait le genre de code envisagé. Dans la mesure où c'est possible, nous voulons inclure leurs besoins dans notre formule de base.

Pour le moment, nous allons prendre une ville et nous songeons à Ottawa à l'heure actuelle, comme région pilote où nous mettrons au point ce que nous croyons être la formule de base de notre code. Nous espérons pouvoir le faire d'ici le mois de novembre de cette année. Par la suite, nous espérons pouvoir mettre le code en vigueur au milieu de l'année 1971 dans la région pilote. Par la suite nous irons à Montréal et à Toronto. Du moins,

## [Texte]

the moment in order to work out what would be the basic format of the code in these two areas. We are thinking of Ottawa basically as the pilot region because of the volume of mail that could be affected by the establishment of our code; proposed mail out, proposed mail in. We could get a good assessment of what the code brings to us by using Ottawa as our pilot region. This is the approach that the coding team is looking at right now.

We are also going to visit other postal administrations—the British and the American—to understand what it is that they have faced in their approach to coding. The British have a system very similar to the one that we are using. I am sure from the previous publicity you do understand that our code has what we would call a forward element in it and a local element in it. In other words, we are looking at a code that will meet our future needs both in forward distribution and in local distribution in an office. The British have a fairly lengthy program mapped out for the introduction of their system and we want to understand what are the problems that they envisage in the development and introduction of the code. We hope that all these things will enable us to meet a deadline of getting something fully operational in Canada within three to five years.

• 1155

**Mr. Allmand:** Could I ask a supplementary?

**Mr. Bond:** Yes, sir.

**The Chairman:** Mr. Allmand on a supplementary.

**Mr. Allmand:** What are the possibilities of co-ordinating with the telephone companies to use their area numbers for mailing?

**Mr. Bond:** We have looked at this before but there are many changes with respect to the number system that they use so we have never really gone any further than that because it had inherent in it requirements for constant changes. In our design of a code we are looking at something that will be permanent, that will have a minimum of 30 years of good solid service, that will have a capacity to react to the demands of the expanded growth of the country within urban areas as well as across the country in the rural areas.

**Mr. Smith (Saint-Jean):** What are the financial or other advantages?

## [Interprétation]

c'est le plan pour le moment, pour essayer de déterminer quelle serait la formule fondamentale dans ces deux régions. Nous songeons à Ottawa comme région pilote en raison du volume de courrier qui pourrait être touché par l'établissement d'un code national, pour le courrier qui sort et pour le courrier qui rentre. Nous pourrions avoir une bonne évaluation de ce qu'apportera le code en employant Ottawa comme région pilote. C'est ce qu'envisage l'équipe du code à l'heure actuelle.

Nous allons aussi visiter d'autres administrations postales, celles d'Angleterre, et des États-Unis, pour essayer de comprendre les problèmes qu'ils ont eu avec leur code. Les Britanniques ont un système très semblable à celui que nous voulons employer. Je suis sûr qu'avec la publicité qu'on a faite, notre code comprend non seulement une partie pour l'expédition mais aussi une partie pour la localité. Autrement dit, nous cherchons un code qui répondra à nos besoins futurs tant dans la distribution à l'extérieur que dans la distribution locale. Les Britanniques ont un assez long programme pour l'introduction de leur système et nous voulons comprendre quels sont les problèmes en cause ou qu'ils envisagent pour l'élaboration de leur code et sa mise en vigueur. Nous espérons que tout cela nous permettra ensuite de faire en sorte que d'ici trois ou cinq ans nous ayons un code national en vigueur au Canada.

**M. Allmand:** Une question complémentaire.

**M. Bond:** Oui, monsieur.

**Le président:** La parole est à M. Allmand pour une question complémentaire.

**M. Allmand:** Quelle sera la possibilité de coordonner le code avec les compagnies de téléphone pour qu'on utilise leurs codes régionaux?

**M. Bond:** Nous avons examiné cela auparavant, mais il y a nombre de changements en ce qui concerne le système numérique qu'elles utilisent. Nous ne sommes donc pas allés plus loin car leur système implique des changements constants. Nous cherchons, dans notre élaboration d'un code national, quelque chose de permanent, qui durera au moins trente ans, qui puisse répondre aux besoins croissants du pays, dans les régions urbaines ainsi que dans la campagne, partout au Canada.

**M. Smith (Saint-Jean):** Quels seraient les avantages financiers ou autres?

## [Text]

**Mr. Bond:** One of the basic reasons for a code such as we are looking at now is its relation to mechanization. One of the requirements for a code was to have a capacity for manual sorting. Basically we are looking at a code that would be part of our mechanization. In this particular area there would be obviously a savings that could be developed over the long haul. Initially we are not looking for a degree of saving that would stand out very significantly immediately but that would have this impact over the long haul.

**Mr. Kierans:** The basic advantage of this would be that it would provide faster service and more dependable service in face of the mounting loads. We expect the code to do for us what your auto routes and interchanges do for the traffic system. Things go through very much more rapidly at the congestion points. If you do not do this, go to a mechanized automated system, you get a mountain of mail that descends on a building. There comes a point at which the ability to handle it just collapses manually. It is the speed that we expect to get out of this rather than the savings in cost; the ability to handle much greater volume. The way we are going now you can look forward to some of the major distribution centres being shut down just through sheer volume.

**Mr. Smith (Saint-Jean):** Have you any idea when this system could be introduced?

**Mr. Kierans:** As Mr. Bond has said the pilot project will probably be working by the summer of next year. From then on it would take from two to three years. You would have to start spreading it across the country.

**The Chairman:** Are there no other questions?

**Mr. Kierans:** It is a mammoth task.

**The Chairman:** Does the Committee feel we could go on for another half hour or shall we adjourn now?

**An hon. Member:** We will adjourn now.

**The Chairman:** We will adjourn now until after the Orders of the Day. The first speaker will be Mr. Portelance.

**Mr. Allmand:** Will our witnesses also be here this afternoon?

**Mr. Kierans:** Yes, they will be here this afternoon. Thank you very much, gentlemen.

## [Interpretation]

**M. Bond:** Une des raisons fondamentales pour l'adoption d'un code tel que nous l'envisageons à l'heure actuelle, c'est ses possibilités de mécanisation. L'une des exigences d'un code est qu'il puisse permettre de faire le triage manuellement. Nous cherchons à implanter un code qui fasse partie de notre mécanisation. Dans ce secteur particulier, il y aurait évidemment une économie à long terme. Au début, toutefois, nous ne cherchons pas à faire de grosses économies mais ce sera le cas à long terme, oui.

**M. Kierans:** Au fond, on assurera ainsi un service beaucoup plus rapide et fiable, vu le volume croissant. Nous attendons que le code fasse pour nous ce que les autoroutes et les échangeurs font pour la circulation. La circulation se fait de façon beaucoup plus rapide aux points de congestion. Si on ne le fait pas, c'est-à-dire, si on installe pas un système mécanisé, vous aurez une montagne de courrier qui descend d'un édifice et vient ensuite un point où il est impossible de le manutentionner manuellement. C'est donc la rapidité que nous cherchons plutôt que des économies, la possibilité de pouvoir manutentionner un plus grand volume. Au train où vont les choses, à l'heure actuelle, nous pouvons nous attendre que certains des grands points de distribution seront tout simplement fermés en raison du volume.

**M. Smith (Saint-Jean):** Avez-vous une idée, monsieur le ministre, quand ce système pourrait être inauguré?

**M. Kierans:** Comme M. Bond l'a dit, le projet pilote sera en vigueur probablement l'été prochain. Après cela il faudra deux ou trois ans. Il faudra le répandre par tout le pays.

**Le président:** Pas d'autres questions?

**Mr. Kierans:** Il s'agit d'une tâche gigantesque.

**Le président:** Est-ce que le Comité voudrait continuer pendant une demi-heure ou est-ce qu'on voudrait lever la séance maintenant.

**Une voix:** Maintenant.

**Le président:** Nous ajournerons maintenant jusqu'après les ordres du jour. Celui qui aura la parole le premier sera M. Portelance.

**M. Allmand:** Est-ce que nos témoins seront aussi ici cet après-midi?

**Mr. Kierans:** Oui, les autres fonctionnaires seront ici cet après-midi. Merci beaucoup, messieurs.

[Texte]

## AFTERNOON SITTING

• 1535

**The Chairman:** Mr. Portelance, before we adjourned this morning I said that you would be the first speaker. However, I believe Mr. Kierans has a correction to make, and if you want to wait until after he makes his correction you will be the next speaker.

**Mr. Kierans:** It is not really a correction, Mr. Chairman. I now have the exact figures up until the end of February. We closed 1,348 post offices and after examination the decision was that 1,329 would remain open. I think we can see what is happening here is that originally the percentage of investigations, for example, might have yielded 60 or 70 per cent for closure, but after eliminating all of the fairly obvious ones it is now declining and in the ones that we do from now on—and there are another 1,274 cases to process—that average could drop to perhaps one in four because we are getting pretty close to the marginal people.

**Mr. Macquarrie:** How many years will it be before you reopen them?

**Mr. Kierans:** That will depend on the movement of people as the population grows. We are very flexible.

**The Chairman:** Mr. Portelance.

**M. Portelance:** Monsieur le ministre, j'ai ici une copie du journal *Le Devoir* du 9 mai 1969. On dit que 900 employés des Postes n'ont pas reçu d'augmentation de salaire depuis huit ans. Je crois qu'on parlait de certaines dames qui travaillent le soir et qui seraient dans une condition épouvantable. Ceci a peut-être été corrigé depuis ce temps-là.

**M. Kierans:** Oui, ceci a été corrigé depuis ce temps-là. Il y avait un problème dû au fait qu'elles étaient en train de s'organiser comme membres d'un syndicat. Depuis ce temps-là, elles ont fait leur choix. M. Faguy pourrait peut-être vous donner les détails quant à l'augmentation qu'elles ont reçue depuis lors.

**M. Faguy:** Le Syndicat des postiers représente maintenant ces commis à temps partiel. Des négociations se font à ce sujet en même temps que pour les commis à plein temps. C'est donc sous négociation en ce moment. Ainsi, nous ne pouvons pas donner l'augmentation immédiatement; ceci se fait au moyen

[Interprétation]

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le président:** Messieurs à l'ordre. Monsieur Portelance je vous avais dit ce matin que vous seriez le premier à parler mais je pense que M. Kierans a une correction à apporter. Si vous voulez attendre quelques instants M. Kierans va faire sa correction. Ensuite vous prendrez la parole.

**M. Kierans:** Ce n'est pas vraiment une correction, monsieur le président. J'ai les chiffres exacts ici pour jusqu'à la fin de février. Nous avons fermé 1348 bureaux de poste et après enquête, nous avons décidé d'en laisser 1329 ouverts. Ce qui se passe, comme vous le voyez, c'est qu'à l'origine le pourcentage des enquêtes, par exemple, donnait 60 à 70 p. cent de fermetures, mais après avoir éliminé les cas assez évidents, ce pourcentage baisse et dans les cas que nous examinons à partir de maintenant, il y a 1274 autres cas à étudier, ce pourcentage baissera peut-être à un bureau sur quatre, car nous nous rapprochons des cas marginaux...

**M. Macquarrie:** Dans combien d'années allez-vous les réouvrir?

**M. Kierans:** Tout dépendra du déplacement des gens, du mouvement de la population à mesure qu'elle croît, nous sommes très souples.

**Le président:** Monsieur Portelance.

**M. Portelance:** Mr. Minister, I have here a copy of the newspaper *Le Devoir*, dated May 9, 1969. It states that 900 postal employees have not received a wage increase for the past eight years. I think the reference is to certain ladies working at night under what are said to be very bad working conditions. Perhaps the situation has been corrected since then.

**M. Kierans:** Yes, it has since been corrected. We did have a problem, inasmuch as they were in the process of organizing themselves into a union. Since that time, they have made their choice. Perhaps Mr. Faguy could give you the details with regard to the increase they have since received.

**M. Faguy:** The Postal Workers' Union now represents these part-time clerks. Negotiations are being carried out in their behalf, at the same time as for full-time clerks. Thus, the matter is under negotiation at the present time. We therefore cannot grant any immediate increase; this is done through the nego-

[Text]

de négociations, d'ententes officielles entre le syndicat de négociation, les employés et le gouvernement.

**M. Portelance:** Il serait donc exact de dire que depuis huit ans, ces employés ne faisant pas partie du syndicat, n'ont jamais reçu d'augmentation.

**M. Faguy:** C'est exact. Ils vont maintenant recevoir une augmentation qui les ramènera à jour.

**M. Portelance:** C'est une raison de plus pour eux de faire partie du syndicat, car, d'après ce qu'on peut voir, il n'y aurait pas eu de justice dans leur cas.

**M. Kierans:** Lorsqu'ils étaient en train de décider de quel syndicat ils feraient partie, nous ne pouvions pas leur donner une augmentation.

**M. Portelance:** Par la suite, le journal dit que les mêmes personnes, qui finissent de travailler assez tard dans la nuit, souvent vers minuit, ne reçoivent aucune allocation de transport. C'est une chose qui n'a jamais été envisagée aux Postes. Une dame travaille pendant deux ou trois heures à \$1.75 l'heure; elle fait environ \$6 pour ses trois heures d'ouvrage; mais, il lui coûte \$3 ou \$4 pour retourner chez-elle en taxi. Je ne crois pas que cela soit bien avantageux. Les postes vont en souffrir, car c'est justement le soir qu'il y a le plus d'employés qui s'occupent du courrier.

**M. Kierans:** Nous avons beaucoup de demandes pour ces emplois, mais vous avez raison.

**M. Faguy:** Normalement, ces personnes finissent avant minuit, alors qu'il y a encore des moyens de transport disponibles dans la ville de Montréal, si vous parlez de cette ville.

**M. Portelance:** Ceci s'applique à la ville de Montréal. Je ne sais pas si la même situation existe à Toronto.

**M. Faguy:** Je n'en ai pas entendu parler. Ce sont les mêmes règlements et les mêmes conditions de travail. Je ne me souviens pas d'avoir reçu des plaintes de Toronto.

**M. Portelance:** A Toronto, les personnes qui font le même travail ont exactement le même salaire.

Dans votre rapport de 1969, je remarque que les recettes des postes pour la province de Québec, pour 1968-1969, étaient de \$82,709 mille. Combien d'employés du ministère des Postes travaillent au Québec?

[*Interpretation*]

tiation of formal agreements between the accredited union and the Government.

**Mr. Portelance:** It would therefore be correct to say that for the past eight years, these people—not being members of a union—received no wage increases?

**Mr. Faguy:** That is right. They will now receive a wage increase to bring them up to date.

**Mr. Portelance:** This is one more reason for belonging to a union; justice would not otherwise have been done in their case, according to what we have seen.

**M. Kierans:** While they were in the process of deciding which union they would join, we could not give them an increase.

**Mr. Portelance:** The paper goes on to say that the same people finish work very late in the evening, sometimes around midnight, and receive no transportation allowance. This is an unheard of thing in the Post office Department. A lady works for two or three hours at \$1.75 an hour; she makes about \$6 for three hours of work; but it costs her \$3 or \$4 to go home by taxi. I do not think this is very profitable for her. This will have an adverse effect on Post Office operations, since it is at night that the mail-handling staff is at maximum strength.

**M. Kierans:** We receive a great many applications for these jobs, but you are right.

**Mr. Faguy:** Normally, these people finish before midnight, when transportation is still available in Montreal, if you are speaking of Montreal.

**Mr. Portelance:** This is the case in Montreal. I do not know if the same situation exists in Toronto.

**Mr. Faguy:** I have not heard it mentioned. They operate under the same regulations and working conditions. I do not recall receiving any complaints from Toronto.

**Mr. Portelance:** The people doing the same work in Toronto receive exactly the same wage.

In your 1969 report, I see that Post Office revenues in the Province of Quebec for 1968-69 were \$82,709,000. How many employees does the Post Office Department have in Quebec?

## [Texte]

**M. Faguy:** Si je me souviens bien, je crois que c'est environ 12,000 pour toute la province de Québec.

• 1540

**M. Portelance:** Quel montant retourne au Québec par l'entremise du ministère des Postes?

**M. Kierans:** Nos bilans n'ont jamais été rédigés de cette façon, mais nous pouvons facilement faire une analyse et répondre personnellement à votre question.

**M. Portelance:** Vous connaissez les recettes, il est certainement possible de connaître aussi les dépenses...

**M. Kierans:** Ce n'est pas difficile, on peut facilement ajouter le coût du transport aux salaires, ce qui nous donnera à peu près 80 p. 100 des dépenses. Le chiffre ne serait peut-être pas exact mais il donnerait quand même une idée des dépenses encourues.

**M. Portelance:** Souvent, au Québec, on se plaint que le gouvernement fédéral va y chercher de l'argent, et que la province est perdante, ou du moins les citoyens du Québec sont perdants. Mais je crois que si le ministère des Postes pouvait nous donner des chiffres pour contredire ces affirmations, notre position serait meilleure.

**M. Kierans:** Évidemment vous avez l'intention de vous intéresser aux élections provinciales?

**M. Portelance:** Je ne pose pas la question pour cette raison. C'est à l'année longue qu'on entend cela au Québec.

J'ai une autre question à poser, monsieur le président. Avec l'adoption d'un système de codage des adresses postales, croyez-vous que plusieurs employés perdraient leur emploi?

**M. Kierans:** Non, pas du tout. Nous voulons adopter un système de codage national principalement pour assurer un service plus rapide et plus régulier, et pas pour mettre à pied qui que ce soit. Évidemment, nous allons introduire d'autres améliorations pour mécaniser nos méthodes et il peut en résulter une diminution du nombre de nos employés mais comme je l'ai dit ce matin, il n'est pas question de mettre des gens à pied: le taux de réduction normal du personnel est d'à peu près 7 p. 100. Moi-même je serais bien heureux de voir la productivité s'améliorer, mais on ne le prévoit pas avant quelques années.

**M. Portelance:** Dans un autre domaine, je sais que vous faites présentement des réparations au bureau de poste de Montréal,

## [Interprétation]

**Mr. Faguy:** If I remember correctly, I think there are about 12,000 in all in the Province of Quebec.

**Mr. Portelance:** How much flows back into Quebec through the Post Office Department?

**Mr. Kierans:** Our financial statements have never been prepared in that manner but we could easily make an analysis and answer your question personally.

**Mr. Portelance:** You know what your revenues are; you are certainly in a position to know what your expenditures are.

**Mr. Kierans:** It is not difficult. We can easily add the transportation and labour costs, which will give us about 80 per cent of the expenses. The figure might not be precise, but all the same it would give an idea of the expenses incurred.

**Mr. Portelance:** There are often complaints in Quebec that the federal Government goes looking for money there, and that the province is the loser, or at least the citizens of Quebec are the losers. But I think that if the Post Office Department could give us figures to contradict these statements, we would be in a better position.

**Mr. Kierans:** Of course, you intend to take an interest in the provincial elections?

**Mr. Portelance:** I am not asking the question for that purpose. It is all year round that we hear this in Quebec.

I have another question to ask, Mr. Chairman. Do you feel that with the adoption of a "zip code", a number of employees would lose their jobs?

**Mr. Kierans:** No, not at all. We wish to adopt a national zip code primarily to provide faster and more regular service, not for the purpose of laying anyone off. Of course, we will introduce other improvements in order to streamline our methods, and this could lead to a decrease in the number of employees, but as I said this morning, there is no question of laying people off; normal attrition is 7 per cent. I personally would like to see productivity rising, but this is not anticipated for a few years yet.

**Mr. Portelance:** In another area, I know that you are presently making repairs to the Montreal Post Office.

[Text]

**M. Kierans:** Oui.

**M. Portelance:** Que fait-on exactement?

**M. Kierans:** On y installe un système de climatisation d'air.

**M. Portelance:** Au sujet du service aérien, je vois qu'Air Canada a bénéficié, l'an dernier, de contrats des Postes pour transporter du courrier, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du pays. La compagnie Québecair en a-t-elle aussi transporté?

**M. Kierans:** Oui. Je ne crois pas avoir les chiffres en main mais j'ai examiné, il y a quelques jours, la liste des sommes versées à toutes les entreprises aériennes du pays.

**M. Portelance:** Ce rapport parle d'Air Canada et de CP Air mais ces contrats sont-ils accordés par soumission?

**M. Kierans:** Pas pour le moment mais nous sommes à étudier la possibilité d'adopter la méthode des appels d'offres avant d'accorder les contrats pour les routes nationales.

Mais le problème, avec Québecair et presque toutes les autres entreprises aériennes est qu'elles ont des monopoles dans certaines régions. Il faut alors négocier les taux avec elle.

**M. Portelance:** Oui, mais certaines régions sont desservies par plus d'une compagnie, par exemple, Air Canada va à Sept-Îles, à Baie Comeau et aussi à d'autres endroits.

**M. Kierans:** Dans ce cas on peut procéder par appel d'offres.

**M. Portelance:** Dans le budget de dépenses là, à la page 2-21, qu'entend-on par «Services professionnels et spéciaux»? Vous avez dit ce matin, je crois, que l'an dernier il en avait coûté 750,000 dollars pour...

**M. Kierans:** Quel est le chiffre?

**M. Portelance:** Je suis à la page 2-21 du budget des dépenses, on demande des crédits pour 1970-1971 de \$23,814,000 pour les «services professionnels et spéciaux».

**M. Kierans:** Oui.

**M. Portelance:** En 1968-1969 c'était 19 millions, en 1969-1970, 20 millions, et vous demandez maintenant 23 millions.

**M. Kierans:** Oui, ce sont les services de personnes qui sont à l'emploi du ministère des Postes...

**M. Portelance:** Ce n'est donc pas du personnel supplémentaire engagé pour...

[Interpretation]

**Mr. Kierans:** Yes.

**Mr. Portelance:** What exactly is being done?

**Mr. Kierans:** An air-conditioning system is being installed.

**Mr. Portelance:** With regard to air service, I see that Air Canada last year benefitted by postal contracts for the transportation of both domestic and overseas mail. Did Quebecair also carry mail for the Post Office Department?

**Mr. Kierans:** Yes. I do not have the figures with me, but a few days ago I examined a list of all the sums paid to air carriers throughout the country.

**Mr. Portelance:** This report mentions Air Canada and CP Air, but are these contracts put up for tender?

**Mr. Kierans:** Not for the time being, but we are studying the possibility of calling for tenders on contracts for national routes. But the problem with Quebecair and almost all the other carriers is that they have monopolies in certain regions, so we have to negotiate the rates with them.

**Mr. Portelance:** Yes, but some regions are served by more than one company. For example, Air Canada goes to Sept Iles, Baie Comeau and other places.

**Mr. Kierans:** In those cases, we can call for tenders.

**Mr. Portelance:** In the Estimates, on page 2-21, what is meant by professional and special services? I think you mentioned this morning that \$750,000 was spent last year on...

**Mr. Kierans:** What is the figure?

**Mr. Portelance:** I am on page 2-21 of the Estimates and \$23,814,000 is being requested for professional and special services.

**Mr. Kierans:** Yes.

**Mr. Portelance:** In 1968-69 it was \$19 million in 1969-70, \$20 million, and now you are asking for \$23 million.

**Mr. Kierans:** Yes, these are services rendered by employees of the Department.

**Mr. Portelance:** It is not additional staff hired for...?

## [Texte]

**M. Kierans:** Non, il s'agit, par exemple du maître de poste, en campagne...

**M. Portelance:** Ceux qui font des travaux spéciaux de recherche dont vous avez parlé plus tôt, sont-ils prévus dans le budget de cette année? A quel poste peut-on les voir, ceux-là?

**M. Faguy:** Ce serait à ce poste.

**M. Portelance:** A ce poste-là?

**M. Faguy:** Oui, il comprend les emplois à revenus et aussi certains emplois pour des professionnels chargés de faire une étude spéciale. Le plus gros de ce montant, va évidemment au paiement des maîtres de poste, c'est leur revenu...

**M. Kierans:** Dans tout le pays, il y en a à peu près 8,000 ou plus; mais pour ce qui est du montant destiné aux services professionnels de conseillers de l'extérieur, par exemple, il est de 100,000 dollars ou moins, en tous cas pour l'année qui s'en vient.

**M. Portelance:** J'aurais aimé voir des chiffres précis, pour pouvoir analyser la situation. Ce poste a beaucoup augmenté depuis 1968-1969.

Cela complète mes questions.

**Le président:** Monsieur Godin.

**M. Godin:** Merci, monsieur le président. A la suite de la fermeture de certains bureaux de poste, il arrive que des territoires ne soient pas desservis. J'imagine qu'il n'est pas question d'octroyer de nouveaux contrats puisque, dans les endroits susmentionnés, il est question de 30, 40 ou 50 familles, mais que des gens sont invités à couvrir ces territoires abandonnés. De quelle façon ce travail est-il attribué? Les intéressés peuvent-ils faire connaître leurs vues quant à ce travail supplémentaire?

**M. Kierans:** Nous devons négocier avec les facteurs ou les chauffeurs de la route rurale. Vous parlez bien d'un prolongement...

**M. Godin:** Oui, supposons qu'un facteur dessert 125 familles dans un village et que le bureau de poste du village voisin est fermé, j'imagine qu'il...

**M. Kierans:** On ajoute ce nombre de personnes à une route rurale; mais il faut d'abord demander s'il y a d'autres personnes intéressées à faire une soumission, demander des offres, et s'il y a seulement un intéressé, il faut négocier avec lui.

**M. Godin:** Vous est-il arrivé d'accorder des contrats dans des paroisses où il y avait seule-

## [Interprétation]

**Mr. Kierans:** No, it is for people like rural postmasters.

**Mr. Portelance:** With regard to those who are engaged in special research such as you mentioned earlier, are they covered in this year's budget? Under what item would we find them?

**Mr. Faguy:** They are included in this item.

**Mr. Portelance:** This item?

**Mr. Faguy:** Yes. It includes salaried positions and professionals hired to make special studies. The largest amount is for the payment of postmasters, of course.

**Mr. Kierans:** There are about 8,000 of them throughout the country. But with regard to the amount for the professional services of outside consultants, for instance, it is \$100,000 or less for the coming year, at least.

**Mr. Portelance:** I would have liked to see some exact figures, in order to be able to analyse the situation. This item has increased considerably since 1968-69.

That completes my questions.

**The Chairman:** Mr. Godin.

**M. Godin:** Thank you, Mr. Chairman. As a result of the closing of some post offices, some areas are not serviced. I would imagine that there is no question of granting new contracts, since in the areas mentioned there are only 30, 40 or 50 families. I suppose that people are invited to cover these abandoned territories. Now, in what way is this work distributed? Are those concerned able to express their views regarding this additional work?

**M. Kierans:** We have to negotiate with the carriers or the rural-route drivers. You are talking about an extension...

**M. Godin:** Yes; let us say that a carrier serves 125 families in one village and that the post office in the next village is closed down. I imagine he...

**M. Kierans:** We add that number of people to a rural route; but we must first of all ask whether there are others who are interested, in tendering. If only one person is interested, then we have to negotiate with him.

**M. Godin:** Has it ever happened that you gave contracts in villages with only 30 or 40

## [Text]

ment 35 ou 40 familles? Est-ce que des facteurs peuvent travailler sur un aussi petit territoire?

**M. Kierans:** Non, les facteurs ne travaillent que dans les villes d'une...

**M. Godin:** Excusez-moi, je voulais parler d'un entrepreneur. Y en a-t-il qui travaillent dans un territoire comprenant seulement 25 ou 35 familles?

**M. Faguy:** Non.

**M. Kierans:** Non, c'est trop peu.

**M. Godin:** Ce territoire est toujours combiné avec celui d'une paroisse voisine?

• 1550

**M. Faguy:** Normalement, dans un tel cas, cela devient une extension d'une route qui existe déjà.

**M. Godin:** Même si la personne doit faire dix milles, elle va se rendre là normalement?

**M. Faguy:** Il faut desservir l'endroit. Cela peut devenir une extension, quitte à revoir les arrangements contractuels au prochain renouvellement.

**M. Godin:** Merci.

**The Chairman:** Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Mr. Kierans, I missed the meeting this morning because I was in the Agriculture Committee, and feed grains are pretty important. However, I am also concerned about post offices. You say that if a rural post office is not paying it is scheduled to be closed if the loss is too great. Do you have a figure which you use for this loss? Is it \$1,000 a year or \$2,000 a year?

**Mr. Kierans:** In our analysis we use two or three different criteria. One is that it should serve at least 30 families. Another is that the revenue should be at least \$1,000. There are other criteria but those are the two main ones.

**Mr. Horner:** But you do not put a net profit figure on it?

**Mr. Kierans:** No. We then examine the expenses, and so on. We do not start examining the situation unless it mainly falls within these two criteria, but even then, as I said a few minutes ago, we only close about one in two. The figures 1348 to 1329 are the ones where we have already taken a decision. Obviously when we take a decision not to close a post office there are other circumstances that

## [Interpretation]

families? Would carriers be able to work on such a small territory?

**Mr. Kierans:** No, carriers only work in cities or towns with...

**Mr. Godin:** I am sorry, I meant to say a contractor. Are there any contractors serving territories with only 25 or 35 families?

**M. Faguy:** No.

**M. Kierans:** No, that is too few.

**M. Godin:** Such a territory is always combined with a neighboring one?

**M. Faguy:** Normally, in a case like this, it becomes an extension of an existing route.

**M. Godin:** Even if he has to go 10 miles he would go there on a regular basis?

**M. Faguy:** The place has to be serviced. An extension can be instituted, pending contractual arrangements made at the next renewal.

**M. Godin:** Thank you.

**Le président:** Monsieur Horner.

**M. Horner:** Monsieur, j'étais au Comité de l'agriculture ce matin et les grains de provende sont très importants. Je ne pouvais pas être ici. Cependant, je m'intéresse aussi aux bureaux de poste. Vous dites, que si un bureau de poste rural n'est pas rentable, on le fermera si les pertes sont trop considérables. Est-ce que vous utilisez des chiffres pour évaluer ces pertes? Est-ce que c'est \$1,000, \$2,000 par année?

**M. Kierans:** Eh bien, nous utilisons dans notre analyse deux ou trois critères différents. D'abord il faut qu'il desserve 30 familles. Ensuite, le revenu doit être au moins de \$1,000. Il y a d'autres critères, mais ce sont les deux principaux.

**M. Horner:** Mais vous n'avez pas un chiffre pour le profit net?

**M. Kierans:** Non. Nous examinons les dépenses, et ainsi de suite. Nous ne commençons pas à examiner la situation tant qu'elle ne concerne pas surtout ces deux critères, mais même alors, comme je l'ai dit il y a quelques minutes, nous ne fermons qu'un bureau sur deux. Les chiffres, 1,348 contre 1,329, indiquent ceux sur lesquels nous avons déjà pris une décision. Évidemment, il y a

## [Texte]

enter into that decision. The revenue may only have been \$500 but there may not have been any other way of looking after the people in that particular locality. In other places where the density of the population would permit us to use an alternative source, let us say, such as another post office within a short distance or possibly providing a rural route in the heavily populated areas of Quebec or Ontario, we would have closed a post office. However, in the West because of the tremendous distance involved and the impossibility of servicing such a community from another post office.

## [Interprétation]

d'autres circonstances dont on tient compte pour prendre une décision, quand il s'agit de décider de ne pas fermer un bureau de poste. Le revenu d'un bureau peut n'être que de \$500 mais il se peut qu'il n'y ait pas d'autres façons de desservir les gens de telle localité. A d'autres endroits où la densité de la population nous permettrait d'utiliser des solutions de rechange, comme par exemple, un bureau de poste dans un lieu assez près ou une route rurale, dans les régions densément peuplées du Québec et de l'Ontario, nous aurions fermé un bureau de poste. Cependant, on aurait gardé ce même bureau ouvert dans l'Ouest à cause des grandes distances en cause et parce qu'il serait impossible de desservir une collectivité avec un autre bureau.

**Mr. Horner:** I notice that the object of the post office is to reduce subsidization—in fact, to do without subsidization—through general taxation. My constituents repeatedly ask me this question and now I am going to ask you. How do you assess the cost of twice-a-day mail delivery within a city? How do you assess the revenues for that service which you provide to a city dweller? Do you make any estimate of the cost of that?

**M. Horner:** Je remarque que le but poursuivi est de réduire le subventionnement, voire d'arriver à se passer des subventions, par des impôts généraux. Mes commettants me posent souvent la question suivante: Comment évaluez-vous ce qu'il en coûte pour livrer le courrier deux fois par jour dans une ville? Comment évaluez-vous les recettes d'un tel service que vous donnez aux habitants d'une ville? Est-ce que vous faites une évaluation du coût de ce service?

**Mr. Kierans:** We know the general revenues, let us say, of the City of Calgary and we know the contribution those revenues make towards the cost of the operation in Calgary, but whether a block or a particular route would be justified in terms of covering it by letter carrier is another situation altogether.

**M. Kierans:** Nous connaissons quelles sont les recettes générales, par exemple, de Calgary, et nous savons combien ces recettes compensent les coûts d'exploitation à Calgary. Maintenant, quant à savoir si un pâté de maisons ou une route en particulier pourrait être rentable si on y employait un facteur, c'est une tout autre question.

**Mr. Horner:** Surely you do not believe that each region should pay its own way?

**M. Horner:** Vous ne croyez certes pas que chaque région doit faire ses frais?

**Mr. Kierans:** No we do not, and each region does not.

**M. Kierans:** Non, et ce ne sont pas toutes les régions qui le font.

**Mr. Horner:** No, it could not possibly do that. A six-cent stamp will take a letter from Hanna, Alberta, clean through to Newfoundland and it will still take it from Hanna to Calgary. No, you could not break it down by regions, so Calgary may well turn in a profit. Should they not be turning in a profit? I do not know. The point I am making is when do you determine that it is feasible from the standpoint of cost to give a city twice-a-day mail delivery?

**M. Horner:** Ce serait impossible. Un timbre de six cents transporte une lettre de Hanna, Alberta, jusqu'à Terre-Neuve, ou la même chose jusqu'à Calgary. Non, on ne peut ventiler les coûts par régions. Donc, Calgary peut bien montrer un profit. Le devrait-elle? Je l'ignore. Ce que je veux dire, ici, c'est comment arrivez-vous à déterminer s'il est possible économiquement parlant de donner, dans une ville, une livraison deux fois par jour?

**Mr. Kierans:** It is mainly one-a-day delivery now. You mean letter carrier service?

**M. Kierans:** En ce moment, les facteurs passent une seule fois par jour. Vous parlez d'un service de facteurs?

**Mr. Horner:** Yes.

**M. Horner:** Oui.

**Mr. Kierans:** Letter carrier delivery. The cut-off figure that we have at the moment is

**M. Kierans:** La livraison par facteur. Eh bien, il s'agit d'avoir au moins 2,000 familles

## [Text]

traditional. There has to be at least 2,000 families and we have a problem with that. There has been a freeze—and this has nothing to do with the recent freeze—which is at least a couple of years old which was put on by the Treasury Board that no new letter carrier deliveries should be introduced. I can think of lots of towns in this connection. Mr. Barnett has spoken of Courtenay, B.C. I can think of Mont Laurier. I can think of a number of them. Altogether I guess there are about 23 towns which are held in limbo, as it were, all of which qualify under the criteria of having 2,000 doors to knock at.

- 1555

**Mr. Horner:** And they are now not getting daily delivery?

**Mr. Kierans:** No.

**Mr. Horner:** Just the post office service?

**Mr. Kierans:** Yes.

**Mr. Horner:** How do you determine in the rural areas which is the most feasible from a cost standpoint? You see these mail boxes on the sides of roads and it is sometimes recommended that these boxes be set up in lieu of a post office that is operating. How do you determine the saving there? Do you think you save money by having these corner boxes?

**Mr. Kierans:** I think so. It is quite easy to determine. We know the cost of the rural delivery; that is quite a clean figure. It is a contract price. Suppose we close a post office. We will have to extend the rural route to include the people who lost that post office. We know what post offices cost and it is compared to the cost of financing the extension of the rural route, plus a few other items. It is quite a simple financial calculation. It is simple in the sense that they are not very many factors involved. You know what your cash inflows and outflows are.

**Mr. Horner:** But you are not taking into consideration the loss of revenue from that post office. The patrons cannot buy stamps, money orders, and so on.

**Mr. Kierans:** From the rural route carriers? Sure they can. He is a travelling post office.

**Mr. Horner:** They have to catch him.

**Mr. Kierans:** Yes, but the point is that he is in a position to sell stamps, and so on.

## [Interpretation]

pour livrer le courrier. C'est un chiffre traditionnel. Mais nous avons un problème ici. Il y a eu un gel qui n'a rien à voir avec le gel récent, mais c'est un gel qui existe depuis deux ans, et qui a été imposé par le Conseil du Trésor, à savoir qu'il ne doit pas y avoir de nouvelles routes de livraison par facteur. Je peux penser à nombre de villes dans ce cas. M. Barnett a parlé de Courtenay, C.-B. Je pense à Mont-Laurier. Je pense qu'il y a environ 23 localités, 23 villes qui sont plus ou moins dans le néant en ce moment, qui répondent au critère des 2,000 familles.

**M. Horner:** Mais qui n'ont pas la livraison par facteur tous les jours.

**M. Kierans:** Non.

**M. Horner:** Qui n'ont que le bureau de poste?

**M. Kierans:** Oui.

**M. Horner:** Dans les régions rurales, comment déterminez-vous la méthode la plus pratique au point de vue des coûts. On voit des boîtes postales le long de la route et il est parfois recommandé qu'on installe ces boîtes au lieu d'un bureau de poste. Comment déterminez-vous les économies dans ce cas? Est-ce que vous estimatez pouvoir réaliser des économies en installant ces casiers?

**M. Kierans:** Je le crois. C'est assez facile de le calculer. Nous savons quel est le coût de la livraison rurale. C'est un chiffre assez net. C'est le prix qui figure au contrat d'un entrepreneur. Supposons que nous fermions un bureau de poste. Il nous faudra prolonger la route rurale pour les gens qui perdront leur bureau de poste. Nous savons ce que coûte le bureau de poste et nous le comparons au coût de prolongement de la route rurale plus quelques autres données. En fait, c'est un calcul financier assez simple, en ce sens qu'il n'y a pas beaucoup de facteurs en cause. On sait quelles sont les recettes et les déboursés.

**M. Horner:** Mais vous ne tenez pas compte des pertes de revenu de ce bureau de poste. Les clients ne peuvent pas acheter de mandat de poste, de timbres, etc.

**M. Kierans:** Des facteurs ruraux? Bien sûr qu'ils le peuvent. C'est un bureau de poste ambulant.

**M. Horner:** Il faut l'attraper.

**M. Kierans:** Oui, mais il est en mesure de vendre les timbres, ainsi de suite.

## [Texte]

**Mr. Horner:** Oh yes, but that is nearly an impossibility. I do not think anybody who has enjoyed the service has really tried to make it work to that extent.

**Mr. Kierans:** Perhaps not, Mr. Horner but, on the other hand, these same people have a lot of other things to buy and they are probably not buying them in the very small village where we have just closed the post office. They are doing most of their buying where the local high school or public school is located when they bring their children in, and they buy their stamps at the same time. The whole population is changing. It has affected the maps of post offices as well.

**Mr. Horner:** I am not disputing the fact there has been change; it is an ever changing situation. I am disputing the fact that you can calculate the service and decide that people in some parts of Canada are destined to get better service than people in other parts of Canada. This is what I think you are really doing by closing up some of the post offices.

**Mr. Kierans:** All right. Let us go back to your point that there is equalization. You have very profitable centres, let us say, such as Calgary, Edmonton, Toronto or Winnipeg, and so on, who will support what is obviously a costly proposition, that is, providing rural route services. The question is however, how much will they support it? In other words, will it take an 8-cent stamp to expand the services to the extent that some people suggest?

**Mr. Horner:** I do not know whether it would take an 8-cent stamp or not. I basically disagree with the general objective.

**Mr. Kierans:** Of trying to balance the budget?

**Mr. Horner:** Of trying to balance the budget. I believe the post office is a service department, and I do not see how you can do this, particularly when you admit that you do not believe you can break it down into regions and make it pay. You have to balance; one region has to subsidize another region, and how can you justify that if you are really heading for a balance?

**Mr. Kierans:** We treat the country as one country, you know.

**Mr. Horner:** Then give equal service to a rural person or a city person.

## [Interprétation]

**M. Horner:** Oui, mais c'est presque une impossibilité en fait. Je ne crois pas que qui-conque a joui de ce service ait vraiment essayé de le faire fonctionner jusqu'à ce point.

**M. Kierans:** Peut-être pas, monsieur Horner, mais, d'autre part, ces mêmes personnes ont bien d'autres choses à acheter et elles ne les achètent probablement pas dans les petits villages où l'on vient de fermer le bureau de poste. Elles font la plupart de leurs achats là où se trouve l'école secondaire ou l'école publique, quand elles y amènent leurs enfants et à ce moment-là, elles achèteront leurs timbres. En somme, c'est une modification de la concentration démographique, qui a atteint l'emplacement des bureaux de poste aussi.

**M. Horner:** J'admetts qu'il y a des changements. La situation change constamment. Je conteste que vous puissiez calculer le coût du service et décider que certains Canadiens, dans certaines régions du Canada, auront un meilleur service que dans d'autres régions du Canada. Je pense que c'est bien ce que vous faites en fermant certains bureaux de poste.

**M. Kierans:** Très bien. Mais pour revenir à votre point, c'est-à-dire qu'il y a péréquation, vous avez des centres très rentables, comme Edmonton, Calgary, Winnipeg, Toronto, et ainsi de suite, qui pourront défrayer ce qui, évidemment, est une opération coûteuse: celle de fournir des services de livraison rurale. Mais la question qui se pose, c'est dans quelle mesure le feront-ils? Autrement dit, faudrait-il un timbre de 8c pour prolonger les services dans la mesure que certains veulent?

**M. Horner:** Je ne sais pas si ce serait un timbre de 8c ou non. Mais en tous cas je ne suis pas d'accord avec l'objectif général.

**M. Kierans:** Celui d'essayer d'équilibrer le budget?

**M. Horner:** Oui. Je crois que le ministère des Postes est un ministère de service, et je ne vois pas très bien comment vous pourriez y arriver, surtout si vous admettez que vous ne croyez pas pouvoir ventiler les coûts par régions et rendre la chose rentable dans chacune. Il vous faut équilibrer le budget; une région doit subventionner une autre région. Comment pouvez-vous justifier ceci si vous voulez vraiment avoir un équilibre?

**M. Kierans:** Eh bien, nous traitons le pays comme un seul pays.

**M. Horner:** Donnez alors les mêmes services à un citadin et à un rural.

## [Text]

**Mr. Kierans:** All right. At what point do you say we should not try to balance the budget? It is a valid point. Some people have said that we should not charge at all. That was suggested the last time the Estimates came before this Committee.

**Mr. Horner:** I am not suggesting that.

**Mr. Kierans:** All right, then, where do you cut it off? How much of a deficit should we incur? If Parliament decided that we should incur a deficit, let us say, of \$200 million, some day, we would price our services and expand them accordingly.

• 1600

**Mr. Horner:** No, I do not believe that you should necessarily expand your services, but I believe that services should be maintained at a relatively equal rate whether a person is living in an isolated ranching area in Alberta or whether a person is living in an isolated fishing area in Newfoundland. I think that carrying out the mail service is a pretty fundamental part of living in Canada. It has been a pretty fundamental part of every democracy since the year 1100, William the Conqueror's time. The Post Office always has been a service Department.

**Mr. Kierans:** Actually the people in the cities complain today, Mr. Horner, that the people in the country are treated better than the people in the cities because they get delivery six days a week and people in the cities only get it five days a week.

**Mr. Horner:** Oh no, all kinds of people in the country—you do not need to be told this, you know—are getting service twice a week, three times a week...

**Mr. Kierans:** Oh yes.

**Mr. Horner:** ...and they are pretty happy at that...

**Mr. Kierans:** Yes.

**Mr. Horner:** ...as long as their post office is kept open, but the minute you come along and close up their post office then they feel they are no longer getting even that kind of service. They look at a city area and they say, "They are getting mail delivery right to their door twice a day when we cannot even get it down here twice a week".

**Mr. Kierans:** The residential areas get mail delivery only once a day, so I think they are under...

## [Interpretation]

**M. Kierans:** Très bien. A quel moment dites-vous que nous ne devrions pas chercher à équilibrer le budget? Certaines personnes disent qu'on ne devrait même pas demander de l'argent. C'est ce qu'on a avancé lorsque les crédits ont été présentés au Comité la dernière fois.

**M. Horner:** Ce n'est pas ce que je dis.

**M. Kierans:** Très bien, alors. Où vous arrêtez-vous? Quel déficit devrions-nous accepter? Par exemple, si le Parlement décide qu'il nous faut accepter un déficit, disons, de 200 millions, nous vendrions nos services et les prolongerions en conséquence.

**M. Horner:** Non, je ne pense pas que vous devriez nécessairement prolonger vos services. Mais je pense que les services doivent être maintenus assez également, peu importe s'il s'agit de quelqu'un qui vit dans un ranch isolé de l'Alberta ou dans une région de pêche à Terre-Neuve. Je pense que le service postal fait partie de la vie au Canada. C'est un élément fondamental de toute démocratie depuis 1100, époque de Guillaume le Conquérant. Le ministère des Postes a toujours été un ministère de services.

**M. Kierans:** En fait, les gens dans les villes se plaignent à l'heure actuelle que les gens de la campagne sont mieux traités que ceux des villes parce qu'ils ont la livraison 6 jours par semaine alors que les citadins n'en ont que 5 jours.

**M. Horner:** Oh non! Toutes sortes de gens à la campagne, je n'ai pas à vous le dire, ont un service deux fois par semaine, trois fois par semaine...

**M. Kierans:** Oh oui!

**M. Horner:** ...et ils en sont fort heureux...

**M. Kierans:** Oui.

**M. Horner:** ...pourvu qu'il y ait un bureau de poste d'ouvert, mais dès que vous fermez leur bureau de poste, alors là, ils sentent qu'ils n'ont plus le service. Ils regardent les régions urbaines et disent: «Eh bien, ils ont là-bas la livraison postale à leur porte deux fois par jour et on ne peut même pas l'avoir ici deux fois par semaine».

**M. Kierans:** Dans les zones résidentielles, c'est seulement une fois par jour, je pense donc qu'ils sont sous...

[Texte]

**Mr. Horner:** They only may get it once a day now, but they have been...

**Mr. Kierans:** In the downtown business areas it is twice a day and in some places perhaps even three times a day. When we switch a group of people from a post office to a rural route they resist the change initially, but by and large they become quite happy with it, and when I say "by and large" I mean the majority and the majority within a period of two or three months.

**Mr. Horner:** It would be pretty hard to dispute that. Could you give the Committee some idea of what your total expenditure costs are—oh, I see them here. They are estimated at \$321 million in salaries and wages. Does that include all the salaries? You have personnel and other things in that estimate over and above, but does that \$321 million...

**Mr. Kierans:** In the summary I gave this morning the total of Transportation costs, salary costs and so on were about \$395,969,-000. I also pointed out that wages and related expenses are 68.4 per cent of our total cost, that is very close to 70 per cent of our costs such as they are listed in the estimates that go for wages.

**Mr. Horner:** Yes. What has been the reduction in staff?

**Mr. Kierans:** There has been a reduction of 250 people, approximately. It has gone from 45,155 to just under 45,000, 44,946.

**The Chairman:** Mr. Horner, shall I put your name down for the second round?

**Mr. Horner:** Yes, that would be fine. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Korchinski.

**Mr. Korchinski:** I want to follow up on what Mr. Horner has been trying to track down, Mr. Chairman.

I wonder if Mr. Kierans could give us an idea of what other than just the stamps, you can get from one of these mail carriers?

**Mr. Kierans:** You can get parcel post service and you can get money orders from them.

**Mr. Korchinski:** What do you mean, parcel post?

**Mr. Kierans:** They will take your parcels, they will weigh them for you, they will tell

[Interprétation]

**M. Horner:** A l'heure actuelle ils ne reçoivent le courrier qu'une seule fois par jour, mais ils...

**M. Kierans:** Dans le centre-ville, dans les quartiers d'affaires, c'est deux fois ou même peut-être trois fois par jour. Quand nous faisons passer un groupe de gens d'un bureau de poste à un service de route rurale, ils résistent au changement au début, mais ils deviennent fort heureux de la situation et je parle ici de la majorité, après une période de deux ou trois mois.

**M. Horner:** Il serait fort difficile de le contester. Pourriez-vous nous dire quelles sont vos dépenses totales. Oh, je le vois ici... Je vois les salaires et traitements sont de 321 millions. Cela comprend-il tous les salaires et traitements? Il est question du personnel et d'autres choses dans ce crédit, en plus, mais est-ce que ces 321 millions...

**M. Kierans:** Dans le résumé que j'ai donné ce matin, le montant total des frais de transports, des salaires, et le reste était d'environ \$395,969,000. Je disais aussi que les traitements et les dépenses afférentes constituent 68.4 du total de nos dépenses. C'est très près des 70 p. 100 qui figurent dans les prévisions budgétaires pour les traitements.

**M. Horner:** Et quelle a été la réduction de l'effectif?

**M. Kierans:** 250 personnes environ. L'effectif est passé de 45,155 un peu moins que 45,000, soit 44,946.

**Le président:** Monsieur Horner, est-ce que nous allons vous inscrire pour la deuxième tournée?

**M. Horner:** Ce serait bien. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Korchinski.

**M. Korchinski:** Je voudrais, poursuivre dans le même ordre d'idées, que M. Horner.

Je me demande si M. Kierans pourrait nous dire ce que l'on peut obtenir, en plus des timbres, de ces facteurs ruraux.

**M. Kierans:** Des mandats de poste et le service des colis.

**M. Korchinski:** Qu'entendez-vous par service des colis?

**M. Kierans:** Eh bien, ils pourront peser vos colis et vous dire comment les affranchir, et

## [Text]

you how many stamps you should put on them and so on. In a way, it is a travelling post office.

**Mr. Korchinski:** In other words, insurance or anything else that may go with it.

**Mr. Kierans:** Yes.

**Mr. Korchinski:** Is there any criteria that you use? For example, do you think in terms of miles away from the other post office before you decide that it is absolutely too far for these people to try to travel if they have to get into a post office.

**Mr. Kierans:** Yes, we have a definite schedule. If you wanted to extend a rural route to cover a family, there have to be a certain number of families, perhaps two families per mile or something like that. If there were only one family in a distance of three or four miles, we would say that we were sorry, but we could not do it.

• 1605

**Mr. Korchinski:** I am not suggesting extending a rural route. What I am trying to get at is when you are establishing one of these rural routes and some of these places are perhaps 20 miles away from a centre that you propose will be their post office as of the day that you close, have you kept in mind that beyond that 20 miles some of these people have another 15 or 20 miles to go to get to this outlying post office. In fact, I know of cases where some of these people have to travel 40 miles, I imagine, in the Carrot River region and Arborfield which is a good example to the east and then all the way up to the Redearth Indian reserve. Do you not have any limit at all before you decide that this would be absolutely too far to expect these people to go?

**Mr. Kierans:** That is right, those are probably the reasons, Mr. Korchinski, why we have left open half of the ones that we have looked.

**Mr. Korchinski:** You have not left these open.

**Mr. Kierans:** There may be two or three and I would be glad to look into them, as we do on all of them, but out of a total of 2,677 that we have examined we have left open 1,329. We have closed 1,348. It is roughly kif-kif.

**Mr. Korchinski:** Not in my constituency, unfortunately.

## [Interpretation]

ainsi de suite. En un sens, ce sont des bureaux de poste ambulants.

**M. Korchinski:** Autrement dit ils peuvent assurer les colis et fournir tout ce qui va avec l'assurance.

**M. Kierans:** Oui.

**M. Korchinski:** Est-ce qu'il y a des critères utilisés par le ministère? Par exemple, comprenez-vous la distance en milles séparant les gens de l'autre bureau de poste avant de décider qu'il est nettement trop loin pour ces gens, s'ils doivent aller à un bureau de poste...

**M. Kierans:** Nous avons un barème précis. Si l'on veut prolonger une route rurale pour desservir une famille, il faut qu'il y ait un certain nombre de familles, peut-être deux familles par mille ou à peu près. S'il n'y a qu'une famille sur une distance de 3 ou 4 milles, eh bien, nous dirions: «Nous regrettons, mais nous ne pouvons pas prolonger le parcours».

**M. Korchinski:** Je ne parle pas du prolongement d'une route rurale. Ce que je cherche à savoir, c'est que quand vous établissez un de ces parcours ruraux, et à certains endroits, par exemple, la famille est peut-être à 20 milles du centre où sera son bureau de poste à partir du moment où vous fermez son petit bureau de poste, avez-vous pensé qu'au-delà de ces 20 milles il y a des gens qui auront un autre 15 ou 20 milles à parcourir pour aller à ce bureau de poste éloigné. En fait, je connais des cas où les gens doivent voyager 40 milles. Je suppose que c'est le cas dans la région de Carrot River et d'Arborfield; les gens doivent même traverser la réserve indienne de Redheart. Est-ce que vous avez une distance-limite avant de décider que le bureau de poste est vraiment trop loin.

**M. Kierans:** C'est exact. C'est probablement pourquoi monsieur Korchinski, nous avons laissé ouverts la moitié des bureaux de poste que nous avons étudiés.

**M. Korchinski:** Vous ne les avez pas laissés ouverts.

**M. Kierans:** Il y en a peut-être 2 ou 3 et je serais heureux de faire enquête à leur sujet, comme nous le faisons pour tous. Mais sur les 2,677 que nous avons examinés, nous en avons laissé ouverts 1,329. Nous en avons fermé 1,348. C'est à peu près moitié moitié.

**M. Korchinski:** Pas dans ma circonscription en tout cas.

## [Texte]

**An hon. Member:** Not in mine either.

**Mr. Kierans:** If you have a few examples that are out of line we would be glad to look at them.

**Mr. Korchinski:** This has already been suggested in some of my letters, but the replies are always the same, that this has got to go or something.

**Mr. Kierans:** We do not say it in that way.

**Mr. Korchinski:** That is what it amounts to.

**The Chairman:** Mr. Kierans, would you let Mr. Korchinski finish his question before you start to answer. It is very hard for the translator to identify who is speaking.

**Mr. Korchinski:** Is there a limit to the mileage you would undertake for any proposed rural route?

**Mr. Kierans:** Are you speaking in terms of closing a post office?

**Mr. Korchinski:** If you closed a post office and were going to set up a rural route, is there a limit to the number of miles that you would expect this carrier to travel?

**Mr. Kierans:** There are a lot of considerations to take into account. When we decide to close—and we are speaking of the West here, in particular, because the critiera has had to be much more flexible—if we find out that the rural route is too long, I cannot tell you whether that would be 18 miles or 14 or 29, in our terms that would mean it would be too costly to replace that postal office by a rural route, the decision would be since we cannot provide alternative service to the people in that locality, we will leave the post office open, and there have been 1,329 decisions like that.

**Mr. Korchinski:** Again, they are not familiar to me because I have never seen anything like that happen in my area.

**Mr. Kierans:** Surely we must have kept some of yours open, Mr. Korchinski.

**Mr. Korchinski:** Anything you decided to chop, you chopped.

Do you know the rate that you will be paying these rural route carriers before you propose to set up these routes, or are they tendered?

## [Interprétation]

**Une voix:** Ni dans la mienne.

**M. Kierans:** Eh bien si vous avez quelques exemples qui sortent de l'ordinaire, nous serons heureux d'y voir.

**M. Korchinski:** Eh bien cela a déjà été dit dans certaines de mes lettres, mais les réponses sont toujours les mêmes: «Il faut fermer...»

**M. Kierans:** Nous ne le disons pas de cette façon.

**M. Korchinski:** Ça équivaut à cela.

**Le président:** Monsieur Kierans, pourriez-vous permettre à M. Korchinski de terminer sa question s'il vous plaît avant de répondre. Il est très difficile pour l'interprète d'identifier celui qui parle.

**M. Korchinski:** Est-ce qu'il y a une limite quant au millage pour les parcours ruraux?

**M. Kierans:** Voulez-vous dire lorsqu'il s'agit de fermer un bureau de poste?

**M. Korchinski:** Si vous fermez un bureau de poste et si vous voulez organiser un parcours rural, y a-t-il une limite au nombre de milles que le facteur devrait parcourir?

**M. Kierans:** Il faut tenir compte de bien des facteurs ici. Quand nous voulons fermer un bureau de poste, et je pense surtout à l'Ouest ici, parce qu'il a fallu que les critères soient beaucoup plus souples dans l'Ouest, si nous constatons que le parcours est trop long, je ne saurais vous dire si c'est 18 milles, 11 milles ou 29 milles, cela voudra dire que d'après vous, il en coûterait trop cher de remplacer ce bureau de postes par un parcours rural. Alors, à ce moment-là, puisqu'on ne pourrait pas fournir un service de recharge aux personnes de cette localité, nous déciderions de laisser ouvert le bureau de poste. Il y a eu 1,329 cas de ce genre.

**M. Korchinski:** Encore une fois, je ne les connais pas, parce que je n'ai jamais rien vu de tel dans ma région.

**M. Kierans:** Sûrement que nous en avons laissé quelques-uns ouverts chez vous, monsieur Korchinski.

**M. Korchinski:** Quand vous décidez de fermer, vous fermez.

Connaissez-vous les taux que vous allez payer à ces facteurs ruraux avant de décider d'établir ces parcours, ou font-ils l'objet de soumissions?

## [Text]

**Mr. Kierans:** By far the majority of cases, and by this I would mean over 90 per cent, are decided by tender. In a lot of these localities there may be only one person that is interested in the job, then it is subject to negotiation and the price that we would attempt to negotiate is the estimate put on by the field director of the cost of that service plus a reasonable profit and so on.

**Mr. Korchinski:** Are there many variations in the rate per mile that you would be paying in different areas?

**Mr. Kierans:** Yes, it would depend on the conditions, the travelling conditions. There could be a wide variation in rates. I gave an example the other day when I was on national television—this was finally edited out—when Norman DePoe asked me if a tender price would be the same, let us say, in Orillia as it might be in some place in Nova Scotia, Parrsboro or Truro. I had to confess that I did not think it would be, because I do not think it would be. You know, the cost of living might be much higher, let us say, in Orillia than it would be in Nova Scotia, and you might have in a response to an appeal for tenders somebody in an Atlantic province willing to undertake a given mileage, let us say, 44.8, for a lower rate than an equivalent mileage in Ontario. The point that he was trying to make was that this was contributing to regional disparity.

I do not think so. We would not have one rate that we force on everybody. It is subject to the tenders we can get because the services have to be done and eventually we may have to accept rates that we do not like.

• 1610

**Mr. Korchinski:** How much in advance do you tender, that is in advance of the day that you propose to close a particular post office? How much in advance do you set out your tenders and decide who is to get the job?

**Mr. Kierans:** The rule from now on is going to be I would think it should be about six months' notice.

**Mr. Korchinski:** What has it been until now?

**Mr. Kierans:** It depends on a lot of things. Everybody knows if his contract comes to a term of, let us say, September 30, 1973, he knows that really now, and he knows that it will be opened for tenders. We would go for tenders at least two or three months before hand. It might be better to announce it on a

## [Interpretation]

**M. Kierans:** Dans la majorité des cas, je veux dire par là plus de 90 p. 100, cela se fait par soumissions. Dans nombre de ces municipalités, il n'y a peut-être qu'une seule personne intéressée à l'emploi. Il y a alors négociation. Et le prix que nous essaierons de négocier correspond à l'évaluation du directeur régional pour le coût de ce service, plus un profit raisonnable.

**M. Korchinski:** Est-ce qu'il y a beaucoup de variations dans le tarif par mille que vous paieriez dans différentes régions?

**M. Kierans:** Oui, tout dépend des conditions de déplacement. Il y a une grande diversité dans les taux. L'autre jour, j'ai donné un exemple, au réseau national de télévision, mais le passage n'a pas été diffusé. Norman Depoe m'a demandé si le prix proposé dans la soumission serait le même, par exemple à Orillia, qu'à un endroit en Nouvelle-Écosse, par exemple Parrsboro ou Truro. J'ai dû admettre que le montant, à mon avis, serait différent, car je pense qu'il le serait. Le coût de la vie est peut-être beaucoup plus élevé à Orillia qu'en Nouvelle-Écosse. Vous auriez peut-être, en réponse à un appel d'offres, quelqu'un dans les provinces de l'Atlantique qui serait prêt à entreprendre un parcours, disons, de 44.8 milles à un tarif inférieur à ce que coûteraient un millage équivalent en Ontario. Le point qu'il essayait de faire ressortir c'est que cela contribuait aux disparités régionales. Je n'y crois pas. Nous n'aurions pas un tarif que nous imposerions à tout le monde. C'est sujet aux soumissions que nous pouvons obtenir parce qu'il faut assurer le service. En fin de compte, il nous faudra peut-être accepter le tarif que nous n'aimons pas.

**M. Korchinski:** Combien de temps à l'avance proposez-vous un appel d'offres, c'est-à-dire combien de temps avant le jour où vous vous proposez de fermer un bureau de poste déterminé, mettez-vous la tâche en adjudication et décidez-vous à qui vous l'accorderez?

**M. Kierans:** En règle générale, à l'avenir il y aura, j'imagine, un préavis qui devrait être d'environ 6 mois.

**M. Korchinski:** Qu'en a-t-il été jusqu'à présent?

**M. Kierans:** Cela dépend d'un tas de choses. Chacun sait si son contrat se termine disons le 30 septembre 1973, et le sait d'ailleurs à l'heure actuelle. Il sait que le contrat sera mis en adjudication. Nous ferions un appel d'offres, j'imagine, au moins deux ou trois mois d'avance.

## [Texte]

definite date and make sure that the contractor knows that on the termination date we intend to call for tenders. He should know that about six months before and there is no difficulty in that.

I do not think you can ask for tenders six months before because even a successful tenderer might get it five months before and lose interest by the time the contract begins or find other opportunities for his equipment. So I would say two or three months before.

**Mr. Korchinski:** In all these letters we have been getting indicating the amount of savings that would be affected we are not actually given accurate figures.

**Mr. Kierans:** You are kind of leaping beyond me here. I do not know what I have said that would lead to that conclusion.

**Mr. Korchinski:** Simply this: when you propose to close a post office, you set out in your original announcement that there is a certain amount of expense at that particular post office. You then suggest that by setting up a rural route you could possibly have a certain amount of expense there and you state quite firmly that this is the amount of savings. In fact, this may not be an accurate figure then.

**Mr. Kierans:** When we give you the figure it is an accurate figure. It is quite easy to subtract the additional cost of the rural route from the savings that are made in closing the post office.

**Mr. Korchinski:** If I were to ask for the final price of the tender and I subtracted the cost in that particular area, this should correspond with the letter in the future.

**Mr. Kierans:** That is right.

**Mr. Korchinski:** Well, we will see about that.

**The Chairman:** I will have to put you on a second round because your time is up.

**Mr. Korchinski:** All right.

**The Chairman:** Mr. Rock.

**Mr. Rock:** Mr. Kierans, I notice in your Estimates that you intend to spend substantially more than you did in the previous year

## [Interprétation]

Il serait peut-être préférable d'annoncer la date définitive, et de nous assurer que le détenteur du contrat sait qu'à la fin du contrat, nous avons l'intention de faire un appel d'offres. Il devrait en être informé environ six mois d'avance et cela ne présente aucune difficulté.

Je ne crois pas qu'on puisse mettre en adjudication six mois d'avance, car même un adjudicataire pourrait obtenir son contrat cinq mois d'avance et perdre intérêt en attendant qu'il entre en vigueur ou trouver d'autres occasions d'utiliser son matériel. Je dirais donc, deux ou trois mois d'avance.

**M. Korchinski:** Toutes ces lettres que nous recevons qui nous indiquent combien on pourrait réaliser d'économies, ne nous donnent en somme aucun chiffre précis.

**M. Kierans:** Vous allez plus loin que moi, en ce moment. Je ne sais pas ce que j'aurais dit qui vous mènerait à cette conclusion.

**M. Korchinski:** C'est bien simple: lorsque vous vous proposez de fermer un bureau de poste, vous commencez par déclarer que ce bureau de poste déterminé entraîne un certain montant de dépenses. Ensuite, vous nous donnez à comprendre qu'en établissant une route rurale, vous dépenserez probablement tel autre montant qui sera plus bas, puis vous déclarez d'un ton ferme qu'on épargne ainsi tel montant. En réalité, ce chiffre peut très bien ne pas être exact.

**M. Kierans:** Quand je vous donne un chiffre, c'est un chiffre exact. Il est très facile de soustraire le coût additionnel de la route rurale des économies réalisées en fermant le bureau de poste.

**M. Korchinski:** Si je demandais le montant définitif de la soumission et si je soustrayais du montant, les frais en cause dans la région déterminée, cela devrait correspondre à l'avenir avec le chiffre que vous nous avez donné.

**M. Kierans:** C'est exact.

**M. Korchinski:** Bien, nous verrons cela.

**Le président:** Il faudra que je vous mette à la deuxième tournée parce que votre temps est terminé.

**M. Korchinski:** D'accord.

**Le président:** M. Rock.

**M. Rock:** Monsieur Kierans, je crois voir dans vos prévisions budgétaires que vous avez l'intention de dépenser beaucoup plus que

## [Text]

and yet you have cut down services. Is this due to salary increases?

**Mr. Kierans:** That is right. The bulk of our expenses are in the salary area. In the last several years the fact that the employees have become unionized and feel that there is a great deal of lost ground to catch up has resulted in a rapidly rising curve of the cost in this area. In our annual reports I think the difference in the curve is quite remarkable.

## [Interpretation]

vous ne l'avez fait l'an dernier, et, cependant, vous avez réduit les services. Est-ce que cela est dû aux augmentations de salaire?

**Mr. Rock:** Mr. Kierans, what concerns me most is that you are cutting back the expansion of your services in the urban areas where you have development: in other words, in any municipality where you have possibly enough houses built to have another two routes. Will you be providing door-to-door service in the future for these places or are you going to put boxes out on some corner and have these people walk to the boxes to pick up their mail?

• 1615

**Mr. Kierans:** There is a combination here because what happens is this. If there is, let us say Pointe Claire or any one of these areas, there is letter carrier delivery and it covers a wide area, and within that area there is a tremendous new development, a new high-rise apartment or whatever it may be that may add 500 or 600 points of call. That would become encompassed in a letter carrier's zone. On the other hand, if you moved out across the boundaries of that service at the moment and went well beyond those boundaries, for the time being because of the freeze we would not be extending generally speaking letter carrier service to those kind of regions.

**Mr. Rock:** I recall in 1960 and 1961 where one of the main streets in Lachine was extended and apartments were built there, the people had to walk over to the older district to pick up their mail. I had a long fight on my hands to have door-to-door delivery. What concerns me is whether you are following the same type of policy that there was in the past. It seems that you are not and I am satisfied with that.

In your splitting of the districts for the collection of mail on the Island of Montreal, you split them into five districts. I have heard quite a bit about the rural pickup and deliv-

**Mr. Kierans:** Oui, c'est exact. La plus grande partie de nos dépenses se trouve dans le secteur des salaires. Au cours des dernières années, le fait que les employés se sont syndiqués et estiment qu'ils ont beaucoup de terrain perdu à rattraper, a donné lieu à une courbe fortement ascendante des frais dans ce domaine. Dans nos rapports annuels, je crois que la différence entre les deux courbes est vraiment remarquable.

**M. Rock:** Monsieur Kierans, ce qui me préoccupe le plus c'est que vous réduisez l'expansion de vos services dans les régions urbaines qui prennent de l'essor: en d'autres termes, dans une municipalité qui a peut-être suffisamment de constructions résidentielles pour obtenir deux autres routes. Allez-vous à l'avenir fournir pour ces endroits un service de porte en porte, ou allez-vous simplement placer des casiers à quelque coin de rue afin que les gens puissent s'y rendre pour ramasser leur courrier?

**Mr. Kierans:** On combine les deux méthodes car voici ce qui se passe: prenons l'exemple de Pointe-Claire ou d'un autre endroit similaire: la livraison du courrier se fait par facteur et s'étend à une vaste région. Dans cette région, se trouve un endroit qui connaît un énorme essor, dû, par exemple, à la construction d'un nouvel immeuble à appartements multiples, ou à n'importe quelle espèce de construction qui a pour conséquence la création de 500 ou 600 points de distribution supplémentaires. Ceux-ci relèveraient de la tournée d'un facteur. D'autre part, si vous allez à l'extérieur des limites actuelles de ce service et que vous alliez bien au-delà de ces limites, généralement parlé, nous ne pourrions pas pour le moment, à cause du gel, étendre le service par facteur à ce genre de régions.

**M. Rock:** Je me souviens qu'en 1960 et en 1961, lorsqu'une des rues principales de Lachine a été prolongée et qu'on y a construit des immeubles à appartements, les habitants devaient se rendre dans l'ancien district pour obtenir leur courrier. J'ai dû me battre bien longtemps pour obtenir le service à domicile, de porte en porte. Ce qui me préoccupe, ce que j'aimerais savoir c'est si vous suivez toujours le même genre de politique qu'autrefois. Apparemment non, et j'en suis satisfait.

En ce qui concerne la fragmentation en districts pour la levée du courrier sur l'île de Montréal, vous l'aviez fragmentée en cinq districts, je crois. J'ai entendu pas mal de choses

## [Texte]

ery services and these are done by individual contractors. What I want to know is what prevents you from calling for tenders in a big city for every route rather than for five zones? In other words, to give the right and the privilege of an individual who owns a vehicle or an individual who would like to purchase a vehicle and go into the pickup business and work for the Department. What prevents you from extending this right to an individual in bidding on a single route rather than having to bid on a total zone of so many routes?

## [Interprétation]

au sujet des services ruraux de levée et de distribution du courrier qui se font par l'entrepreneuriat individuel. Ce que je voudrais savoir, c'est le motif qui vous empêche de faire un appel d'offres dans une grande ville pour chaque route plutôt que de le faire, mettons, pour les cinq zones. En d'autres termes, d'accorder ce droit et ce privilège à quelque'un qui a un véhicule ou à quelqu'un qui voudrait acheter un véhicule et faire la levée du courrier, donc travailler pour le compte du ministère. Qu'est-ce qui vous empêche d'étendre ce droit afin qu'une personne puisse soumissionner la levée du courrier d'une seule route plutôt que d'être obligée de soumissionner la levée d'une zone entière comportant tel nombre de routes?

**Mr. Kierans:** First of all, in the City of Montreal you would have to have something like 300 routes; how do you make all of those jive because this is a very programmed operation? In other words, part of our service is to pick up, empty the mail boxes at given hours, and they have to be done at those hours, the mail has to be back into the central post office in order to catch a plane for the West or the East or whatever it may be. Another would be that you would have to service the relay boxes as the letter carrier starts out from his postal station, let us say Décarie or wherever it may be, and you would have to hit those relay boxes just at exactly the same time or a few minutes before he hits that particular part of his walk.

**M. Kierans:** Tout d'abord, pour la ville de Montréal il faudrait quelque chose comme 300 routes; alors, comment faire pour les harmoniser toutes car c'est une opération fortement programmée. En d'autres termes, une partie de notre service consiste à lever le courrier dans les boîtes publiques, à les vider à certaines heures. Il faut que cela se fasse aux heures fixées, il faut que le courrier soit rendu au bureau de poste central à temps pour attraper l'avion qui part pour l'Ouest, pour l'Est, ou pour quelque destination que ce soit. Une autre partie du travail consiste à desservir les boîtes-relais lorsque le facteur quitte son bureau de poste, mettons à Décarie ou n'importe où ailleurs, et il s'agit d'atteindre ces boîtes-relais exactement en même temps ou quelques minutes plus tôt que le facteur lorsqu'il rejoint ces endroits bien déterminés de sa tournée.

S'il vous fallait programmer 275 personnes différentes afin que chacune de ces opérations s'adopte à une autre, que personne n'arrive avec quinze minutes de retard, ne tarde le facteur ni que cela ne nous retombe sur le dos, je pense que cela nous ferait courir un très gros risque. Cela veut dire que je trouve que c'est une bonne idée. Cela offre toutes sortes d'avantages; chacun des employés au service des transports serait un entrepreneur indépendant. Néanmoins, cette solution offrirait aussi beaucoup d'inconvénients.

**M. Rock:** A l'avenir, j'aimerais bien que vous en examiniez la possibilité pour les régions où elle existe.

If you had to program 275 different individuals and make each one of these operations dovetail with another so that he does not arrive 15 minutes late, holds up the letter carrier, and everything backs up on you, I think that would be quite a considerable chance to take. I mean it is a good idea. In a lot of ways it has some advantages; each one of the employees in the transport services would be an individual entrepreneur. But there are a lot of disadvantages to it.

**Mr. Rock:** I would like you in the future to look into this possibility in areas where it could possibly be done.

• 1620

**Mr. Kierans:** Yes. Mr. Bond mentioned another point to me and that is if you had 300 you would have 300 different trucks. What we are presently working on by combining the services and so on is to reduce the number of trucks needed in each of these postal regions,

**M. Kierans:** Oui. Monsieur Bond a également mentionné autre chose, à savoir que si on avait 300 entrepreneurs, on aurait 300 camions différents. Ce que nous nous efforçons d'accomplir à l'heure actuelle, c'est de réduire le nombre de camions dont on a

## [Text]

making them more sufficient unto themselves, feeding them from the main post office with large trailer trucks, and having those 45 trucks let us say in the west end of Montreal fanning out from the district post offices, eliminating the need for each one of the 45 to come back down to Craig to pick up their loads and so on. These are all the things that we are doing. Your system, of course, would require them all to come back down and you would have 300 trucks constantly traveling along the most heavily used streets in Montreal, Ste Catherine, St. Laurent or whatever.

**Mr. Rock:** Yes, I can see your problems. Thank you.

**The Chairman:** Mr. Thompson.

**Mr. Thompson (Red Deer):** Mr. Chairman, I want to come back to this question of rural route delivery versus small post offices. I find it very interesting to hear Mr. Kierans say that as a result of consideration having been given to the small post offices that come within this regulation of potential closing, half of them have been retained. I have had 13 closed. I have personally investigated every one of them and I have not been given consideration for keeping open even one of these, I think, in any way whatsoever because they have all been closed.

I would like to take a couple of minutes of the time of the Committee, if I may, to explain the situation that surrounds some of these because I do not think that under a blanket regulation or under the kind of investigation that your officials may have carried out proper consideration was given to the circumstances. Out of the 13 that I am speaking of, I accepted eight of them as logical for closing because the number of boxes was small, the communities involved were compact, there was no undue hardship and there was a saving of \$1,000 or \$500 or perhaps as much as \$1,500 by closing them. But there are other circumstances that involve five of these. These are in the foothills where distances are great and communications are not all that effective. In other words, they are remote communities. I am thinking of one of these small villages.

There is only one store in the village, a butcher shop, and I think 24 houses that leased boxes. There were 24 more that were

## [Interpretation]

besoin dans chacune de ces régions postales en combinant les services, en rendant les régions plus indépendantes, en les alimentant à partir du bureau de poste principal au moyen de gros camions à remorque, en gardant ces 45 camions, disons, dans le quartier ouest de Montréal et en les faisant partir des bureaux de poste de district, éliminant ainsi la nécessité pour chacun des 45 camions de retourner à la rue Craig afin d'y être chargés. Voilà tout ce que nous faisons. Votre système, évidemment, imposerait aux camionneurs l'obligation de retourner au centre de la ville et nous auriez alors trois cents camions faisant constamment la navette par les rues les plus passantes de Montréal: la rue Ste-Catherine, la rue St-Laurent, et ainsi de suite.

**M. Rock:** Oui, je vois vos problèmes, merci.

**Le président:** Monsieur Thompson.

**M. Thompson (Red Deer):** Monsieur le président, je voudrais revenir sur cette question des routes rurales par opposition aux petits bureaux de poste. Je trouve très intéressant d'entendre M. Kierans déclarer qu'après avoir dûment pris en considération les cas des petits bureaux de poste dont ce règlement permet d'ordonner la fermeture éventuelle, on en a conservé la moitié. J'en ai eu 13 chez moi qui ont été fermés. J'ai fait personnellement une enquête sur chacune de ces fermetures et, à mon avis, on n'a absolument pas pris mes efforts en considération, même pas pour un seul de ces bureaux, car tous ont été fermés.

J'aimerais, si je le puis, prendre quelques minutes du temps du Comité pour expliquer la situation de certains d'entre eux. Je ne crois pas qu'en vertu d'un règlement de portée générale ou pour les besoins d'une enquête comme celle qui a vraisemblablement été faite par vos fonctionnaires, on ait dûment tenu compte des circonstances. Des 13 fermetures que j'ai mentionnées, j'ai accepté 8 comme étant logiques car le nombre de boîtes publiques était restreint, les collectivités en cause étaient compactes, il n'y avait pas d'inconvénient majeur et elles permettaient une économie de \$1,000 ou de \$500, peut-être même de \$1,500. Mais les 5 autres bureaux de poste sont dans une situation différente. Ils sont situés dans les collines et les distances y sont grandes, les communications pas tellement efficaces. En d'autres termes, il s'agit de villages écartés. Je songe spécialement à un de ces petits villages.

L'agglomération ne compte qu'un seul magasin, une boucherie, et, je crois, 24 maisons qui louaient des cases. Il y en avait 24

## [Texte]

served in the rural part of the community. I went out to do a double check on this community after you had closed the post office. Outside the community store that had had a post office for 65 years, there now stood a group box with 24 compartments in it standing right under the eave of the building where the post office had been located. The cost of the post office was \$1,800 for the salary of the postmaster and \$200 for accommodation. To accommodate some of the people who lived farthest away out in the country from this village, you had to add on several extra miles to the rural route, accounting at least for an extra expenditure of more than \$700. You had to buy the group boxes and they have to be maintained. It seems to me that you are going to have to pay the rural route contractor because a year ago he had something like 200 boxes covering a distance of 100 miles per day and now he has more than 300 boxes. He has to sort all of this mail in the post office before he leaves. He has to service these extra patrons along the way, possibly selling stamps or something like this. I do not see how you can maintain the same contract with this contract carrier today that you had a year ago when his contract was renewed because he has a much greater service to render, apart from the mileage that is involved.

Beyond this, what bothers me is simply that this community centred around that post office, and even though some farmers had to come four or five miles, there was a community spirit that centred around this village and the mail was the heart of this. This has now been broken up; and I can name you four or five other examples.

To enlarge further on this particular situation, a few months ago an official of the post office in Calgary came out and went through the community. He was questioned by the postmaster of this town as to why he was there and he was just going to check on the effectiveness of the rural route delivery. Had it anything to do with the closing of the post office? No, there was no intention of closing the post office. As far as I can determine, he did not consult any of the box holders in the post office, the farmers or the people who lived in the village except the postmaster's assistant, who was given the assurance there was no intention of closing the post office. There was no discussion with municipal authorities, no discussion with patrons, no

## [Interprétation]

autres qui étaient desservies dans la partie rurale de la collectivité. Je suis allé faire un examen approfondi de la situation dans la collectivité après que vous avez fermé le bureau de poste. A l'extérieur du magasin qui avait également servi de bureau de poste pendant 65 ans, on apercevait maintenant un casier collectif avec 24 compartiments, juste sous l'auvent du bâtiment, là où se trouvait autrefois le bureau de poste. Les frais du bureau de poste se montaient à \$1,800 pour le traitement du maître de poste et \$200 pour les aménagements. En vue de desservir certaines personnes dont le domicile est le plus éloigné du centre du village, vous avez dû prolonger la route rurale de plusieurs milles, ce qui vous coûtera au moins une dépense supplémentaire de plus de \$700. Vous avez dû acheter les boîtes collectives et il faut les entretenir. Il me semble qu'il vous faudra payer l'entrepreneur rural car, il y a un an, il avait quelque chose comme 200 boîtes pour une distance de 100 milles par jour tandis que maintenant il en a plus de 300. Il faut qu'il trie tout ce courrier au bureau de poste avant de partir. Il doit servir les clients supplémentaires le long de la route, en leur vendant éventuellement des timbres ou d'autres choses du même genre. Je ne vois pas du tout comment vous pourrez maintenir le même contrat avec cet entrepreneur aujourd'hui, que vous aviez il y a un an lorsque son contrat a été renouvelé car il a un beaucoup plus grand volume de service à fournir, sans compter la distance supplémentaire.

Au-delà de cela, ce qui me préoccupe, c'est tout simplement que cette collectivité convergeait vers ce bureau de poste, et même si certains agriculteurs devaient venir de 4 ou 5 milles à la ronde, il y avait tout de même un esprit de solidarité qui gravitait autour de ce village et le courrier en formait le centre. Tout cela a été détruit. Je pourrais vous donner 4 ou 5 autres exemples semblables.

Pour vous expliquer un peu plus la situation, il y a quelques mois, un fonctionnaire du bureau de poste de Calgary est venu et a parcouru la collectivité. Le maître de poste lui a demandé l'objet de sa visite et a été informé qu'il allait tout simplement vérifier l'efficacité de la distribution sur la route rurale. Est-ce que cela avait trait à la fermeture du bureau de poste? Non, on n'avait pas l'intention de fermer le bureau de poste. Pour autant que j'aie pu m'en assurer, il n'a consulté aucun titulaire de boîte postale, non plus les agriculteurs ni les gens du village, uniquement l'adjoint du maître de poste à qui il a donné l'assurance qu'on n'avait pas l'intention de fermer le bureau de poste. Il n'y a eu aucune discussion avec les autorités municipales.

## [Text]

discussion with people whose opinions should have been taken into consideration because of the service involved.

What concerns me about this is that the people who are making the decisions and passing the information on back to you really are not in every instance assessing the real picture and the real values. It concerns me because it is one thing to say that all post offices with less than \$1,000 revenue or fewer than 30 boxes should close, but it is another thing to assess the role of that post office for the people of that community. I would like to ask this question. Excepting the fact of someone wanting to buy stamps or to register a letter or to send a parcel, and supposing that there is a parcel or a registered letter to be delivered, how is that box holder going to know that the rural route carrier actually has a parcel or a letter for that box holder?

• 1625

**Mr. Kierans:** He does what he does...I am sorry. I was going to wait until you are finished.

**Mr. Thompson (Red Deer):** He does not know, if I might just answer that. For the patron who is close in and who can slip into town and pick up his parcel if he has a card in his post office box it may be one thing, but for the person who is a great distance from the post office or for someone who may not have transportation of his own, it is a real problem. The carrier tells me that he will put a card in the group box saying there is a parcel, but he has to carry that parcel back to his centre and he has to bring it back the next day. There may be a storm or there may be other reasons why that patron is not here to meet him and he has to carry it back again. It seems to me that there is no way of adjusting this in the remote areas, and this is a service that your small post office, in many instances—not in all instances—serves and serves in a very important way.

Again I say this does not apply to all of them because out of 13 post offices I have said nothing about 8 of them because I believe it was logical. You could not really justify them nor perhaps did the people want them kept open. But there are other instances which should be given consideration. One direct question in relation to this. Do you expect a contract carrier to increase the service that he

## [Interpretation]

pales, aucune discussion avec les clients, aucune discussion avec des gens dont les idées méritaient d'être prises en considération en raison du service en cause.

Ce qui me préoccupe à ce sujet, c'est que les gens qui prennent les décisions et vous transmettent les renseignements ne vous donnent pas réellement dans chaque cas une image de la situation véritable et des valeurs véritables. Cela me préoccupe parce que si décider que tous les bureaux de poste dont les recettes sont inférieures à \$1,000 ou qui disposent de moins de 30 boîtes doivent être fermés, est une chose, c'en est une autre que de juger du rôle que ce bureau de poste joue dans la vie des gens qui appartiennent à cette collectivité. Je voudrais vous poser la question suivante: je néglige le cas où quelqu'un veut acheter des timbres ou envoyer une lettre recommandée ou un colis, admettons qu'il y ait un colis postal ou une lettre recommandée à faire livrer, comment le titulaire de la boîte va-t-il apprendre que le facteur indépendant de la route rurale a effectivement un colis ou une lettre recommandée pour lui?

**M. Kierans:** Il fait ce qu'il peut. Excusez-moi. Je voulais attendre que vous ayez terminé.

**M. Thompson (Red Deer):** Il l'ignore, si je puis simplement me permettre d'y répondre moi-même. Dans le premier cas, prenons le client qui habite tout près et peut faire un saut au village pour aller chercher son colis lorsqu'il a une carte dans sa boîte postale, ce n'est pas trop grave. Mais la situation est tout autre pour la personne qui est fort éloignée du bureau de poste ou qui ne dispose pas d'un moyen de transport qui lui appartient: pour lui se pose un vrai problème. Le facteur me dit qu'il dépose une carte dans la boîte postale collective l'informant qu'il y a un colis qui l'attend. Mais le facteur devra porter le colis au centre et devra le ramener le jour suivant. Il pourrait y avoir une tempête ou une autre raison pour laquelle le client ne serait pas là pour le rencontrer et le facteur devra donc le porter une fois de plus vers le bureau de poste central. Il me semble qu'il n'y a pas moyen de résoudre la difficulté dans les régions éloignées et que voilà un service que les petits bureaux de poste accomplissent souvent, mais non pas toujours, et d'une manière qui a beaucoup d'importance. Je répète que cela ne s'applique pas partout, car je n'ai rien dit au sujet de 8 d'entre les 13 bureaux qu'on a fermés parce que je trouve leur fermeture logique. Les

## [Texte]

renders according to his original contract without remunerating him for extra service?

## [Interprétation]

conserver ne se justifiait pas et les gens n'y tenaient d'ailleurs peut-être pas.

Mais il y a d'autres cas qui méritent d'être pris en considération. Une question directe à ce sujet. Vous attendez-vous qu'un facteur indépendant augmente le volume du service qu'il fournit conformément aux termes de son contrat initial sans le rémunérer pour le supplément de service?

**Mr. Kierans:** No. The answer is no.

**Mr. Thompson (Red Deer):** If you are to add, then, the cost of paying for the extra service by the carrier, in some of these instances you are not saving money; you are losing money by closing the post office, apart from other things that are difficult to...

**Mr. Kierans:** I have not seen any case like that, Mr. Thompson, and I would like to say one or two things. Perhaps in this particular case the field director working out of Calgary did not make the examination but there are very few cases which I have come across because let us say it was closed and let us say that neither you nor I knew about it. You find out and you very quickly write me.

**Mr. Thompson (Red Deer):** No, you notified me and I have no complaint there. I knew that...

**Mr. Kierans:** No, no, no. We find out sooner or later that this was not the wisest decision in the world. Certainly, some of the things that Mr. Faguy has to give me is that there was an assessment, that there was some discussion, that perhaps 40 per cent of the people accepted it or 60 per cent—this does not matter—but that there were enough of them interviewed to get a feeling on it. That is number one, number two is that when we expand any kind of services or even just expand a rural route, all contracts are adjusted. All of these increases in costs are taken into account before we arrive at any net figure. I think in the example you have just given you also said that there was an increase for the expansion of the rural route.

**Mr. Kierans:** Non. La réponse est non.

**Mr. Thompson (Red Deer):** Alors, si vous ajoutez le coût du supplément de service fourni par le facteur, dans certains cas, vous ne réalisez pas d'économies. Vous perdez de l'argent en fermant le bureau de poste, sans mentionner d'autres choses qu'il est difficile de...

**Mr. Kierans:** Je n'ai pas rencontré de cas de ce genre, monsieur Thompson et j'aimerais dire une ou deux choses. Peut-être que dans ce cas déterminé, le directeur régional en fonction à Calgary, n'a pas procédé à l'examen, mais très peu de ces cas sont parvenus à ma connaissance. Mettons qu'il s'agissait d'un dossier qu'on a clos sans que ni vous ni moi ne soyons au courant. Si vous apprenez quelque chose, écrivez-moi donc sans tarder.

**Mr. Thompson (Red Deer):** Non, vous me l'avez signalé et je n'ai pas à me plaindre à ce sujet. Je savais que...

**Mr. Kierans:** Non, non, non. Tôt ou tard, nous finissons par nous rendre compte qu'une décision qui a été prise n'était pas parfaite. Sans aucun doute, parmi les renseignements que M. Faguy est obligé de me donner, il y a l'affirmation qu'on a évalué la situation, que des discussions ont eu lieu, que 40 p. 100 ou peut-être 60 p. 100 des gens, cela n'a pas d'importance, sont d'accord, qu'en tout cas on en a rencontré suffisamment pour pouvoir se faire une opinion. Cela, c'est le premier point à noter. Le deuxième, c'est que lorsque nous accroissons des services, peu importe lesquels, même s'il ne s'agit que du prolongement d'une route rurale, tous les contrats sont ajustés en conséquence. Nous tenons compte de toutes ces augmentations de frais pour arriver à un chiffre net. Par exemple, dans le cas que vous venez de mentionner, vous avez également déclaré qu'il y a eu une augmentation en raison du prolongement de la route rurale?

• 1630

**Mr. Thompson (Red Deer):** As far as mileage is concerned.

**Mr. Kierans:** Yes, of \$700. This is the basis on which we adjust it—and the number of

**M. Thomas (Moncton):** Pour ce qui est des milles?

**M. Kierans:** Oui, de \$700. Voilà la base sur laquelle nous établissons la compensation,

## [Text]

calls—so presumably he was satisfied with the expansion or the increase in his income of \$700. After that we demanded that he service it more often, six times a week instead of three or whatever it may be. All of these adjustments are taken into account.

**Mr. Thompson (Red Deer):** May I just be specific in my example so that we are not talking theoretically. I am talking about Rural Route 1, Innisfail, Alberta.

**Mr. Kierans:** Innisfail, yes.

**Mr. Thompson (Red Deer):** It is over 100 miles. True? Any expansion or extension of the mileage has been covered in the mileage, but the number of box holders has increased from 200 to 300, approximately—something more than 300, something less than 200. He gets no extra remuneration for having to sort mail for an extra 100 boxes or for servicing 100 extra patrons along the way with service that the post office used to render. He gets no...

**Mr. Kierans:** He must get a pro rata increase because if he is sorting for 300 boxes instead of 200, obviously, he is taking a great deal longer to do the job and he must be getting paid for it.

**Mr. Thompson (Red Deer):** He does not get paid for it.

**Mr. Kierans:** It is Innisfail, Rural Route 1?

**Mr. Thompson (Red Deer):** Right. Might I just ask another question or two? When your officials go out to assess a post office community, why do they not consult with local municipal authorities, or with someone who is not in a prejudicial position but in an overall position to know the community and what its problems are or what its particular situation is?

**Mr. Kierans:** I am very conscious of this, Mr. Thompson, because we have in Confederation Heights a group of three people, who are doing an analysis of every one of these 10,000 contracts. They just do it according to certain criteria and they uncover them, and then they go out to the various regions and to the field directors. The decision is not made here in Ottawa. The decision here is to look at them in Ottawa. Then the reports come flowing back in. High up on the list of requirements we have for these field people

## [Interpretation]

ainsi que le nombre d'arrêts. Et, par conséquent, il a dû être satisfait de l'augmentation de son revenu de \$700. Ensuite, lorsque nous exigeons qu'ils le desservent plus souvent, six fois par semaine plutôt que 3, ou peu importe, tous ces changements sont pris en considération.

**M. Thompson (Red Deer):** Est-ce que je pourrais être un peu plus précis, dans mon exemple, afin que nous nous tenions à des faits concrets? Je parle de la route rurale n° 1 à Innisfail, Alberta.

**M. Kierans:** D'accord, Innisfail.

**M. Thompson (Red Deer):** Elle a plus de cent milles, n'est-ce pas? Et tout prolongement a sans doute été compris. Mais le nombre de détenteurs de casiers, est passé de 200 à 300 environ, un peu moins de 300, un peu plus de 200. Il ne reçoit aucune rémunération supplémentaire pour trier le courrier de 100 casiers de plus ou pour livrer le courrier à 100 destinataires de plus situés sur cette route et que le bureau de poste desservait autrefois. Et, il ne reçoit...

**M. Kierans:** Il doit avoir obtenu une augmentation proportionnelle. Car s'il fait le triage de 300 boîtes au lieu de 200, il est évident qu'il prendra beaucoup plus longtemps pour faire le travail. Et, il sera donc payé pour le faire.

**M. Thompson (Red Deer):** Non, il n'est pas payé pour cela.

**M. Kierans:** Il s'agit d'Innisfail R.R. n° 1?

**M. Thompson (Red Deer):** Exactement. Puis-je encore poser une ou deux questions? Quand vos fonctionnaires vont étudier la région desservie par un bureau de poste, pourquoi ne consultent-ils pas les autorités municipales locales? Ou tout au moins une personne qui n'aurait pas de préjugés mais qui jouirait d'une situation lui permettant de connaître la région ainsi que la situation particulière?

**M. Kierans:** Je suis très conscient de ceci, monsieur Thompson. Car, ici même, à Confederation Heights, nous avons un groupe d'environ trois personnes, qui font l'analyse de chacun de ces 10,000 contrats. Ils le font en vertu de certains critères établis, et ils les analysent. Ensuite, ils se rendent dans les diverses régions et s'adressent aux directeurs régionaux.

La décision ne se prend pas ici à Ottawa. La décision est de les examiner. Ensuite, on reçoit les rapports. Une des premières exigen-

## [Texte]

is: "what do the people themselves think about it? What does the local municipality think about it?" Mind you, in very many cases, the local reeve or mayor or councilman will object to it just on the grounds that it is a nice thing to have; it is a focus of social meetings and a variety of reasons. In other words, he will be "agin it" period. But this does not mean that we should not take it into account because at the basis are a lot of reasons, too, that we should take account of.

## [Interprétation]

ces que nous formulons à l'égard de ces directeurs régionaux, c'est qu'ils s'inquiètent de découvrir ce que les gens eux-mêmes en pensent. Et ce qu'en pense la municipalité locale. Notez bien que dans plusieurs cas, l'autorité locale, le maire ou le conseiller local, s'y opposera, tout simplement par principe. Disons que c'est une bonne chose à avoir, c'est le lien favori pour les réunions sociales, ou une foule d'autres raisons. En d'autres termes, l'autorité locale est «de contre», par principe. Un point, c'est tout. Mais, cela ne veut pas dire que nous ne devrions pas en tenir compte car, au fond, il y a plusieurs considérations dont nous devrions tenir compte.

**Mr. Thompson (Red Deer):** My time is running to a close.

**The Chairman:** Mr. Thompson, I will have to put you on the next round.

**Mr. Thompson (Red Deer):** May I ask one more question just to finish it off? I would like to know how much saving has accrued to the Post Office Department through the closing of remote post offices. There are some that are obvious and I am not interested in those statistics because there is no argument or discussion about them. Might I also say I would like to know specifically whether or not your officials do go to them. I have yet to find one where they have done so. They slip in sort of in the haze of the early morning or the late evening so they are not recognized as federal government officials.

**Mr. Kierans:** They have been told, Mr. Thompson, and certainly I know what Mr. Bond is making notes about. The Southern Calgary Region is going to hear about this...

**Mr. Thompson (Red Deer):** I am thinking of...

**Mr. Kierans:** That is certain. To answer what do we save, I do not think we have a definition of what is a remote rural area. We are not saving \$15-\$20 million on this but we have closed 1,348 up to March 1 and the actual saving was \$1,311,000.

**Mr. Thompson (Red Deer):** Does that include the cost of the counter service?

**M. Thompson (Red Deer):** Mon tour achève.

**Le président:** Monsieur Thompson, vous aurez un autre tour tout à l'heure.

**M. Thompson (Red Deer):** Est-ce que je pourrais poser une dernière question, s'il vous plaît? J'aimerais savoir quelles sont les économies qui ont été réalisées par le ministère des Postes suite à la fermeture des bureaux de poste isolés? Il y en a qui sont évidentes, et cela ne m'intéresse pas, car il n'y a aucune discussion ni désaccord à ce sujet. Permettez-moi d'ajouter, que j'aimerais savoir particulièrement si, oui ou non, vos fonctionnaires s'y rendent? Je n'ai pas encore pu m'assurer du fait qu'ils s'y rendaient. Peut-être que cela se fait tôt le matin ou tard le soir, alors qu'on ne les reconnaît pas comme fonctionnaires du gouvernement

**M. Kierans:** On leur a dit de s'y rendre, monsieur Thompson, et je suis certainement l'objet des notes de M. Bond, la région de Calgary-Sud va certainement en entendre parler...

**M. Thompson (Red Deer):** Je veux parler de...

**M. Kierans:** Il n'y a pas de doutes à ce sujet. Et maintenant, pour répondre à la question—«Quelles sont nos économies?», je ne crois pas que nous possédions une définition de ce qui constitue une région rurale éloignée. Nous ne réalisons pas des économies de 10 ou 15 millions de dollars grâce à ces mesures, mais nous avons fermé 1348 bureaux de poste au cours de la période finissant le 1<sup>er</sup> mars, et les économies se sont chiffrées à un million 311 mille dollars.

**M. Thompson (Red Deer):** Est-ce que ce montant comprend les frais des services au comptoir?

## [Text]

**Mr. Kierans:** That is the net saving. The cost of all counter services or alternative services is taken fully into account. I estimate that the total program when it is over this September might yield at the most about \$2 million, but still \$2 million is worth saving.

• 1635

**Mr. Thompson (Red Deer):** Yes, and probably three-quarters of that is justifiable but there is a fringe area of maybe one-quarter which is hard to justify. It is that area I am concerned with.

**The Chairman:** Mr. Stewart.

**Mr. Stewart (Marquette):** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Kierans, I would like to question you further on the closure of rural post offices. Now in my riding of Marquette in western Manitoba, I have had 22 post offices closed. Do I understand by your last remarks that municipal authorities are consulted before a post office is closed in their area?

**Mr. Kierans:** First of all the patrons themselves are supposed to be consulted. They are supposed to be asked their opinion. You have a post office now; we feel that it will be more convenient, it will be more economical and generally speaking in the vast majority of cases, we can provide you with better service if we switch you to a rural route.

**Mr. Stewart (Marquette):** Municipal authorities are not consulted?

**Mr. Kierans:** This is on the list of people in an area who should be consulted.

**Mr. Stewart (Marquette):** I have a letter here by the reeve of the municipality over the McConnel Post Office in Manitoba requesting a meeting with your district director in Winnipeg and I have the answer which reads:

As the closing of the post office programme is a matter of Post Office Department policy a meeting with you would serve no useful purpose.

This has been the case in all areas of western Manitoba.

## [Interpretation]

**M. Kierans:** Les frais des services au comptoir et des autres services ont été inclus. Je vous ai indiqué des économies nettes. Quand il sera terminé, au mois de septembre prochain, le programme complet pourrait avoir produit des économies s'élevant à 2 millions de dollars ou plus. Mais 2 millions de dollars, ça vaut quand même la peine de les économiser.

**M. Thompson (Red Deer):** Oui. Et il se peut que les 3/4 en sont justifiables. Mais, il y aurait tout de même un secteur douteux, peut-être le quart, qui serait difficile à justifier. Et, c'est cela qui me préoccupe.

**Le président:** A votre tour, monsieur Stewart.

**M. Stewart (Marquette):** Merci, monsieur le président. Monsieur Kierans, je voudrais poser des questions en ce qui concerne la fermeture de certains bureaux de poste ruraux. Dans ma circonscription de Marquette, dans l'ouest du Manitoba, on a fermé 22 bureaux de poste. Dois-je comprendre, d'après vos dernières remarques, que les autorités des municipalités sont consultées avant la fermeture de bureaux de poste situés dans leur région?

**M. Kierans:** D'abord, les intéressés doivent être consultés eux-mêmes. On doit leur demander leur opinion là-dessus. «Vous avez un bureau de poste à l'heure actuelle. Nous sommes d'avis qu'il serait plus avantageux, plus économique et d'une façon fénérale, dans la majorité des cas, nous pourrons vous donner un meilleur service, si nous pouvons remplacer le bureau de poste par un parcours rural.»

**M. Stewart (Marquette):** Les autorités municipales ne sont pas consultées.

**M. Kierans:** Pourtant ces autorités se trouvent bien sur la liste des personnes qui doivent être consultées.

**M. Stewart (Marquette):** J'ai ici une lettre qui m'est parvenue du reeve de McConnell, au Manitoba, et qui concerne le bureau de poste de l'endroit. Ce fonctionnaire local avait demandé une entrevue avec votre directeur de district de Winnipeg et voici la réponse qui lui fut signifiée:

Vu que le programme des fermetures de bureaux de poste relève de la décision du ministère des Postes, une rencontre avec nous ne servirait aucune fin pratique. Ce genre de procédure s'est pratiquée dans toutes les régions de l'ouest du Manitoba.

## [Text]

Mr. Kierans: You had better write him a letter.

Mr. Stewart (Marquette): I think it is most important that municipal authorities be consulted because they have to maintain the roads for rural route service and not one municipal authority in my riding was consulted by your Department.

As far as the saving you say that there is to the Department by closing a rural post office and putting in rural route service, I dispute the figures I usually receive. I would like to also point out that the rural post office is usually receiving daily service but when they go on a rural route, they receive service only three times a week.

I want to use a good example, and I will use the Post Office at Arrow River, Manitoba, which serves 31 customers. I contacted the Postmaster there and for his pay for operating the Post Office and his rent, he receives \$57 every two weeks. If you divide that by six, which is the number of trips that will have to be made in a rural route, that means you will have to have somebody deliver mail to 31 customers for \$9.50 a trip. I do not see how it could be done, even if it is an extension of the present rural route?

Mr. Kierans: What was the revenue of the post office?

Mr. Stewart (Marquette): The revenue was only \$315, but how can you get anybody to deliver mail to 31 customers for \$9.50 a trip?

Mr. Kierans: Did we get anybody?

Mr. Stewart (Marquette): I have been notified it is closed and they are notified in the area it is closed.

Mr. Kierans: Are we providing an alternative service?

Mr. Stewart (Marquette): Yes. You are going to put on a rural route but I am saying I do not accept your figures.

Mr. Horner: You could get somebody but there would be no net saving.

Mr. Stewart (Marquette): Yes. There will be no saving to your Department.

## [Interpretation]

Mr. Kierans: Vous devriez lui écrire une lettre.

Mr. Stewart (Marquette): Je pense qu'il est très important que l'on consulte les autorités municipales, parce que ce sont elles qui entretiennent les routes nécessaires aux parcours ruraux. Et cependant aucune municipalité de ma circonscription n'a été consultée par votre ministère.

En ce qui concerne les économies que vous dites être réalisées par le ministère grâce à la fermeture des bureaux de poste ruraux et en les remplaçant par des routes rurales, je ne suis pas d'accord avec les chiffres qu'on me communique. Je voudrais signaler, en outre, que les bureaux de poste ruraux sont ouverts tous les jours, alors que pour les parcours ruraux il y a un service seulement trois fois par semaine.

Je vais vous donner un bon exemple: le bureau de poste de Arrow River, au Manitoba, qui dessert 31 destinataires. Je me suis mis en rapport avec le maître de poste là-bas, et il touche \$57 toutes les deux semaines tant pour l'opération du bureau que pour son loyer. Si l'on divise ce montant par six, c'est-à-dire par le nombre de parcours qu'il faut faire sur une route rurale, cela voudrait dire qu'il faut trouver quelqu'un pour livrer le courrier à 31 personnes pour \$9.50 le voyage. Et, je ne vois pas comment l'on pourrait arriver à le faire pour ce prix-là même s'il s'agissait du prolongement d'une route rurale déjà existante?

Mr. Kierans: Quel était donc le revenu de ce bureau de poste?

Mr. Stewart (Marquette): Il s'agissait de \$315.11. Mais, comment pouvez-vous trouver quelqu'un qui va livrer du courrier à raison de \$9.50 le voyage?

Mr. Kierans: Avons-nous trouvé quelqu'un pour ceci?

Mr. Stewart (Marquette): Eh bien, on m'a dit que ça allait être fermé et le public a été averti que ce bureau de poste serait fermé.

Mr. Kierans: Est-ce que nous fournissons des services de recharge?

Mr. Stewart (Marquette): Oui, vous allez instaurer un parcours rural, mais je n'accepte pas vos chiffres.

Mr. Horner: Vous pourriez engager quelqu'un, mais il n'y aurait aucune économie nette.

Mr. Stewart (Marquette): Oui, il n'y aura pas d'économie d'argent, pour votre ministère.

## [Text]

**Mr. Kierans:** Did I say to you in a letter there was a net saving here?

**Mr. Stewart (Marquette):** In this one? No you never mentioned the saving.

As far as mentioning savings, here is a letter where you have stated there will be a saving. This letter involves three post offices. I got this letter on February 20. It involves Harte, Ingelow and Oberon. These three post offices serve 82 customers. At the present time the three postmasters' salaries are a total of \$3,400. You are going to put them on a rural route service out of Brookdale, Rural Route No. 1. Your Special Assistant, Mr. André Houle sent me this letter which states:

These changes will result in a saving of approximately \$1,000 per annum.

You are presently paying \$3,400, so if you are going to save \$1,000, it is going to cut it down to \$2,400. That means you have to make 156 rural route trips for three-times-a-week service. So if you divide that into \$2,400, that means you are prepared to pay \$15 per trip to deliver mail to 82 customers and just to hit these three towns is over 25 miles without going off the road to hit these rural route boxes. It would be impossible to get anybody to deliver mail to 82 families for \$15.

• 1640

**Mr. Kierans:** The point is that somebody has bid on it and accepted that price.

**Mr. Stewart (Marquette):** Somebody has bid?

**Mr. Kierans:** They could not have given me the figures unless we had concluded a contract.

**Mr. Stewart (Marquette):** Could you send me the bids for Rural Route No. 1 in Brookdale?

**Mr. Kierans:** Certainly, we have it.

**Mr. Stewart (Marquette):** I would like to ask another question. Have you received a resolution from the Western Union of Rural Municipalities which covers all municipalities for Alberta, Saskatchewan, and Manitoba protesting your policy on rural route delivery?

**Mr. Kierans:** What date was that?

## [Interpretation]

**M. Kierans:** Est-ce que dans la lettre j'a dit qu'il y aurait une économie nette dans ce cas-là?

**M. Stewart (Marquette):** Pas dans ce cas-ci non. Vous n'avez pas mentionné d'économies.

En ce qui concerne les économies mentionnées, j'ai ici une lettre dans laquelle vous dites qu'il y aura des économies. Cette lettre mentionne trois bureaux de poste. Je l'ai reçue le 20 février et elle se rapporte à Harte, Ingelow et Oberon. Ces trois bureaux de poste desservent 82 destinataires. A l'heure actuelle les salaires des trois maîtres des Postes s'élèvent à \$3,400. Vous allez les remplacer par une route rurale à partir de Brookdale, la R.R. n° 1. Votre adjoint spécial, M. André Houle m'a fait parvenir la lettre suivante qui se lit comme suit:

Ces changements résulteront en une économie d'environ \$1,000 par année.

A l'heure actuelle, vous déboursez \$3,400 ce qui revient à dire que, si vous allez économiser \$1,000, les dépenses seront réduites à \$2,400. Et cela signifie également que vous devez obtenir 156 voyages ruraux pour un service se faisant trois fois par semaine. Donc si vous divisez \$2,400 par ces 156 voyages, cela revient à dire que vous êtes prêt à payer \$15 par voyage pour livrer le courrier à 82 destinataires. Et, seulement pour atteindre ces trois endroits, il est nécessaire de parcourir 25 milles sans quitter la route afin de pouvoir desservir ces boîtes situées sur le parcours rural. Il serait tout à fait impossible de trouver quelqu'un qui serait prêt à livrer le courrier à 82 familles pour une somme de \$15.

**M. Kierans:** Il se trouve qu'en effet, que quelqu'un s'est déclaré prêt à accepter ce prix-là.

**M. Stewart (Marquette):** Quelqu'un soumissionné?

**M. Kierans:** On n'aurait pas pu me donner ces chiffres sans que nous ayons signé un contrat!

**M. Stewart (Marquette):** Pourriez-vous m'envoyer les chiffres pour la R.R. n° 1, Brookdale?

**M. Kierans:** Certainement, nous les avons.

**M. Stewart (Marquette):** Une autre question. Avez-vous reçu une résolution de la Western Union of Rural Municipalities, qui comprend toutes les municipalités de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba protestant contre votre procédure concernant les parcours ruraux?

**M. Kierans:** Il s'agit de quelle date?

## [Texte]

**Mr. Stewart (Marquette):** This resolution was passed on February 23, 1970 at the Regina meeting.

**Mr. Kierans:** I have not seen it yet that I recall.

**Mr. Stewart (Marquette):** This group represents all municipalities in the three Prairie Provinces and I thought maybe it would cause you to review your whole policy on the closure of rural post offices in Western Canada.

**Mr. Kierans:** I assume, Mr. Stewart, that they are making representations here?

**Mr. Stewart (Marquette):** They would be glad to meet with you if you are prepared to meet with them.

**Mr. Kierans:** I am certainly prepared to meet them.

**Mr. Stewart (Marquette):** They were turned down to meet with the Winnipeg officials, so that is why they did not think there was any point in trying to make an appointment to see you.

**Mr. Kierans:** Somebody better go out to Winnipeg.

**Mr. Stewart (Marquette):** I have one final question. Do you take into consideration, if a rural post office is on the borderline, receiving a petition from every resident of the area? Will this change your decision?

**Mr. Kierans:** We certainly take it into account and I imagine it has influenced a great many decisions. I can tell you of one representation that I had from a number of people in southern Alberta, an area bordering on the United States border, and everybody signed it. Then when you looked into it, and you knew they were fairly well to do people, ranchers and so on, you found that they used the post office to the...

**Mr. Horner:** I can tell you about a lot of poor ranchers, too.

**Mr. Kierans:** ...they used the post office to the extent of \$82 a year. I think we also defined that as being a measure of their interest in retaining the post office because they use and buy a lot more stamps than that, but they go into the nearest town. Again it was a regional school which directed the traffic, the people in this ranching community into another town.

## [Interprétation]

**M. Stewart (Marquette):** Cette résolution fut adoptée le 23 février, à la réunion de Regina.

**M. Kierans:** Je ne l'ai pas vue, à ma connaissance.

**M. Stewart (Marquette):** Le groupe représente toutes les municipalités des provinces des Prairies et je me demande si elles pourraient vous décider à réviser votre procédure politique en ce qui concerne la fermeture des bureaux de poste dans l'Ouest du Canada?

**M. Kierans:** Je présume, monsieur Stewart, qu'elles soumettront des plaintes ici-même?

**M. Stewart:** Elles seraient enchantées de voir leurs délégués vous rencontrer si vous êtes prêt à les recevoir.

**M. Kierans:** Je serais certainement heureux de les rencontrer.

**M. Stewart (Marquette):** On leur a refusé une entrevue avec les fonctionnaires de Winnipeg, ce qui explique pourquoi ces délégués ont cru qu'il serait inutile de tenter d'obtenir un rendez-vous avec leur ministre.

**M. Kierans:** Il importe que quelqu'un se rende à Winnipeg.

**M. Stewart (Marquette):** Une dernière question. Tiendriez-vous compte, s'il s'agit d'un bureau de poste rural à la frontière, des pétitions que vous enverraient tous les gens de la région? Pourraient-elles modifier votre décision?

**M. Kierans:** Nous en tiendrions certainement compte. J'imagine que pareilles démarques ont pu influencer un grand nombre de décisions. Je pense aux instances que j'ai reçues d'un certain nombre de personnes du sud de l'Alberta, près de la frontière américaine. Tous les avaient signées, mais en y regardant de plus près, on s'est aperçu qu'il s'agissait d'éleveurs assez à l'aise, qui utilisaient le bureau de poste dans une proportion de...

**M. Horner:** Je pourrais aussi vous parler longuement des pauvres éleveurs.

**M. Kierans:** ...dans une proportion de \$82 l'an. La chose nous a semblé propre à juger de leur intérêt envers le maintien du bureau de poste, car ils achetaient pour plus de timbres encore dans le village voisin. Encore une fois, c'est la présence d'une école régionale dans ce village qui occasionnait ces déplacements de la population rurale.

## [Text]

**Mr. Stewart (Marquette):** I know in the case in Marquette of 10 communities that sent in petitions, eight of them were still closed. I investigated them all personally and I cannot see the policy and I cannot see why you closed them. It usually means the closure of a store and most of these communities had an elevator and a church, a community hall there, but eight out of the ten were closed.

**Mr. Kierans:** You are not blaming me for closing the churches, too, are you.

**Mr. Stewart (Marquette):** If I can I will.

**The Chairman:** Mr. Knowles.

**Mr. Knowles (Norfolk-Haldimand):** Mr. Chairman, I have two items I would like to direct to the attention of the Minister. One is the drastic—this is a matter of opinion whether it is drastic or not—increase in the rent of post office boxes in the small post offices. It seems to create a considerable hardship on the low income people, pensioners and so on, and I find a lot of such people do rent and use these post office boxes. What is the reason for the drastic increase in the price? It is quite an alarming increase percentage-wise, I think.

**Mr. Kierans:** Yes, that is because the last lock box rental increase was in the thirties and obviously the cost of servicing them is very much higher than it was then. However, again there is an alternative way for all of these people, particularly in small communities, of getting their mail. In that same post office where there are the lock boxes there is also a general delivery, so the people who really cannot afford the leap from \$2 to \$4 for a box, or whatever it may have been, can receive all of their mail at the general delivery.

• 1645

**Mr. Knowles (Norfolk-Haldimand):** Aside from the physical property of having a lock box there is the clerical staff to serve a general delivery. Perhaps it would be better to do away with the general delivery and have all post boxes.

**Mr. Kierans:** This would be very difficult to do because there are a lot of special services that a mechanical lock box cannot provide. People want money orders to send to mail order houses, they want parcels weighed, they

## [Interpretation]

**M. Stewart (Marquette):** J'ai appris que dans la circonscription de Marquette, dix collectivités avaient envoyé des pétitions, mais que huit des bureaux de poste en question n'ont pas été rouverts. Chaque fois, j'ai fait enquête là-dessus, mais je ne comprends pas votre façon d'agir, ni pourquoi vous désaffetez ces bureaux de poste. D'ordinaire, il s'ensuit qu'un magasin doit fermer ses portes; la plupart de ces collectivités comptent un élévateur, une église, un centre communautaire; pourtant, huit des dix bureaux de poste y sont demeurés fermés.

**M. Kierans:** Vous n'allez pas maintenant me jeter le blâme pour la désaffection des églises, enfin.

**M. Stewart (Marquette):** Oui, si je le puis.

**Le président:** Monsieur Knowles.

**M. Knowles (Norfolk-Haldimand):** Monsieur le président, il y a deux questions que je voudrais soulever auprès du ministre. La première a trait à la majoration radicale (enfin, d'aucuns la jugent ainsi) du tarif régissant les cases postales dans les petits bureaux de poste. Voilà qui semble susciter beaucoup de tracas notamment pour les pensionnés et les gagne-petits, dont un grand nombre, je l'ai constaté, se prévalent de ces cases. Pourquoi donc une augmentation aussi considérable, qui devient alarmante, si on la considère au point de vue procentuel?

**M. Kierans:** C'est que la dernière majoration de ce tarif remonte aux années 30; or, de toute évidence, les frais de service se sont beaucoup accrus depuis lors. Néanmoins, tous les gens, notamment ceux des petites localités, peuvent se faire adresser leur courrier autrement. Tout bureau de poste possédant des casiers particuliers offre aussi la poste restante à sa clientèle. Alors, tous ceux qui ne peuvent se permettre de verser \$4, mettons, au lieu de \$2, pour une case postale, ont la possibilité de se prévaloir de la poste restante.

**M. Knowles (Norfolk-Haldimand):** En plus des exigences matérielles propres à un casier postal, il faut prévoir le personnel voulu pour la poste restante. Peut-être vaudrait-il mieux ne s'en tenir qu'aux cases postales.

**M. Kierans:** Ce serait très difficile, car bien des services ne peuvent être assurés au moyen d'une case postale. L'envoi de mandats de poste, la pesée de colis, tous les autres services, comme l'envoi de lettres recommandées,

## [Texte]

want the whole host of things, to register letters and so on. You need wicket clerks for this.

**Mr. Knowles (Norfolk-Haldimand):** Yes. It seems to me though we get back again to the whole philosophy of the Post Office Department. It does not seem to me it should be in business to make a profit, but rather to provide service to people. This is one of the services that I am receiving quite a lot of correspondence about, about the increase. It works a real hardship on such people I have already mentioned. Should we not be putting more emphasis on service rather than on profit?

**Mr. Kierans:** We are not really putting that much emphasis on the profit as such. What we are doing is because 80 per cent of the revenue that comes in, or 80 per cent of the services that we supply are to the business community.

**Mr. Knowles (Norfolk-Haldimand):** Yes.

**Mr. Kierans:** I wish we could make a distinction and have perhaps a 5-cent stamp for people who never use mail other than for purposes of writing to their relatives, but you cannot do it that way. The question is do you want your business community to be subsidized by the general taxpayer? In effect 80 per cent of our clientele are business and the services are provided to them, the business community. Why should they not pay for the cost of this service?

Improving and increasing the services is going to cost us a great deal of money and this is what we are going into right now, mechanizing to provide a more dependable and faster service so that the big distribution centres do not become bottlenecked and slow down the mail; the national coding system which will locate a house on a walk, no matter what part of Canada it is in; the automated money order system—these are all ways of improving the service. Also there is the upgrading and training of the human talent that exists in the Post Office; the training not only in industrial relations, but also in human relations, how to handle people, so that letters are not written such as have been read here this afternoon, which dismiss out of hand a perfectly reasonable request for information and for a meeting and an opportunity to discuss a problem that is of vital interest to a group of people. All of these things we are doing.

The question then arises, how much of this should you and I pay for in our general taxa-

## [Interprétation]

dées, exigent la présence de commis traitant avec le grand public.

**M. Knowles (Norfolk-Haldimand):** Oui, mais il me semble que nous en revenons à la raison d'être du ministère des Postes. Il doit s'employer, à mon avis, à fournir des services à la population, non pas à réaliser un bénéfice. Justement, je reçois beaucoup de lettres au sujet de l'augmentation du tarif régissant ce service, majoration qui pose beaucoup de difficultés pour cette classe de gens dont j'ai parlé tantôt. Ne pourrait-on pas insister davantage sur les services plutôt que sur la rentabilité?

**M. Kierans:** En fait, nous n'insistons pas tellement sur le bénéfice en tant que tel. Le motif de nos actions, c'est que 80 p. 100 des revenus du Ministère, ou 80 p. 100 des services qu'il fournit, se rattachent au monde des affaires.

**M. Knowles (Norfolk-Haldimand):** Oui.

**M. Kierans:** J'aimerais bien qu'il soit possible de mettre sur un pied différent, à l'égard de l'affranchissement postal, les gens qui utilisent rarement le courrier, sauf pour écrire à leur famille, mais, ce ne l'est pas. La chose peut s'envisager ainsi: voulons-nous que les contribuables en général subventionnent les hommes d'affaires? Nous avons constaté que 80 p. 100 de notre clientèle se compose d'entreprises commerciales, à qui les services postaux sont destinés. Alors, pourquoi ne seraient-ce pas elles qui acquitteraient les frais de ces services?

Il en coûte très cher d'améliorer et d'établire le service postal, ce que nous faisons en ce moment. La mécanisation accroîtra la sûreté et la rapidité du service; il en résultera moins d'embouteillages et de retards dans les grands centres de distribution; le futur système de codage national permettra de localiser en un clin d'œil toute adresse postale au Canada; l'automatisation des envois des mandats de poste constitue un autre moyen d'améliorer le service. Il y a aussi la formation et le recyclage des effectifs du ministère des Postes, au niveau non seulement des relations industrielles, mais aussi des rapports avec le grand public; il n'y aurait plus alors d'incidents comme celui de la lettre qu'on nous a lue cet après-midi, où l'auteur rejette sans mûre réflexion une demande tout à fait raisonnable de renseignements ou d'un entretien visant à élucider une question d'intérêt vital pour un certain groupe de gens. Voilà donc quels sont nos projets.

Il faut alors se demander dans quelle mesure le coût de ces services doit figurer

## [Text]

tion, or how much should be charged to the people who actually use it? You and I, of course are in politics and we use the mail a lot, but you and I in our personal capacity probably use the mail very little. I do not remember very many letters, maybe 15 or 20 outside of my political career that I write. I use the telephone or do it some other way.

**Mr. Knowles (Norfolk-Haldimand):** We have our wives to write for us.

**Mr. Kierans:** This is the way we have to look at the Post Office.

**Mr. Knowles (Norfolk-Haldimand):** I will switch to another topic. Is there provision in the budget this year for providing door-to-door delivery in certain towns across Canada where they now have sufficient population to qualify to receive that type of service? There are one or two towns in my area that have qualified, but have been advised last year that it just was not possible, the money just was not available to provide that service. How soon would that be made available now? Could you give us any idea?

**Mr. Kierans:** No, I cannot, because that is a general Treasury Board directive that goes back I believe at least three years. It goes back before I came into the Post Office and that is continuing, at least for the present year. This is all I know about it.

• 1650

**Mr. Knowles (Norfolk-Haldimand):** So there will be no increase in this type of service?

**Mr. Kierans:** There is no extension of letter carrier service to new communities which have in the meantime qualified according to existing criteria.

**Mr. Knowles (Norfolk-Haldimand):** One other question. I do not know if there is an answer to this or not. The United States magazines that come into Canada and are delivered through our postal service supposedly free of charge is paid for I suppose in the United States. Have you any idea what this type of service costs your Department?

**Mr. Kierans:** About \$3.5 million a year is what we lose on the net, on the round.

**Mr. Knowles (Norfolk-Haldimand):** Some of our publishers of magazines and newspapers

## [Interpretation]

dans l'impôt exigé des contribuables comme vous et moi, combien il faut compter aux gens qui s'en prévalent effectivement. Vous et moi, évidemment, en tant qu'hommes politiques, nous expédions beaucoup de courrier, mais à titre personnel, il est probable que nous avons relativement peu recours à la poste. Pour ma part, en ce qui concerne ma correspondance privée, je crois me souvenir de n'écrire pas plus de 15 à 20 lettres, car je me sers souvent du téléphone ou de quelque autre mode de communication.

**M. Knowles (Norfolk-Haldimand):** Ce sont nos épouses qui s'occupent de notre correspondance.

**M. Kierans:** Voilà ce qu'il nous faut envisager, au ministère des Postes.

**M. Knowles (Norfolk-Haldimand):** J'attaquerai un autre sujet. Est-ce qu'il y a des fonds prévus dans le budget de cette année pour assurer la livraison de porte en porte dans certaines villes du Canada, dont le chiffre de population les rend admissibles à ce service? Il y a une ou deux villes dans ma région qui se qualifient sous ce rapport, mais on leur a fait savoir, l'année dernière, que la chose était impossible, car il n'y avait pas suffisamment de fonds pour fournir ce service. Quand pourra-t-on le fournir? Pouvez-vous nous en donner une idée?

**M. Kierans:** Non, ce m'est impossible, car il s'agit d'une directive du Conseil du Trésor qui date de trois ans je pense, avant que je sois nommé ministre des Postes. Cette politique se poursuit, à tout le moins pour cette année. Voilà tout ce que je sais.

**M. Knowles (Norfolk-Haldimand):** Il n'y aura donc pas d'augmentation de ce service alors?

**M. Kierans:** Ce service postal ne sera pas accordé aux localités qui se sont nouvellement conformés aux critères actuels d'admissibilité.

**M. Knowles (Norfolk-Haldimand):** Une autre question. J'ignore si on peut y répondre ou non. Je suppose que l'on acquitte aux États-Unis l'affranchissement des magazines américains livrés au Canada par l'entremise de notre service postal. Est-ce que vous savez combien il en coûte à votre Ministère pour assurer ce service?

**M. Kierans:** Quelque trois millions et demi de dollars par année, c'est ce que nous perdons, *grossost modo*.

**M. Knowles (Norfolk-Haldimand):** Certains éditeurs de revues et de journaux au Canada,

## [Texte]

across the country who received a considerable hike in the postal rates feel it is a bit unfair that mail such as I have just referred to should be handled free of charge, or at a loss of \$3.5 million, or whatever it is, and that our own small publisher is being forced to help make up this deficit. Have you any comments about that?

**Mr. Kierans:** This morning, we answered this question, posed in a slightly different way.

As members of the Universal Postal Union, and there are about 160 countries who are members of that Union, we can now address ourselves to reducing this imbalance on a bilateral basis with the United States. This has only happened since last fall. Before that if we had sought to resolve this problem unilaterally by attempting to impose terminal charges, let us say, on *Life* magazine or the other magazines that come into Canada, we would have been out of the Universal Postal Union; we could not have remained members and the cost of that would have been disastrous for Canada because any part of our mail then going anywhere in the world would have been subject to charges—whatever charges the recipient country would have wished to impose—which would effectively have isolated Canada from the rest of the countries in the world.

So there was nothing really that we could do and, as Mr. Sinclair pointed out, there are very few of those 160 countries...

**Mr. Sinclair:** 149 countries.

**Mr. Kierans:** ...pardon me, among those 149 countries that have the same interest in this particular imbalance as Canada, lying along the United States, so you cannot expect them to get excited about it, and they never did in the past. Of course, when they all meet, and they only meet every five years, there are a great many other problems that are of vital concern. There may be 90 with this problem and there may be 120 with another problem, and these are the things that occupy the agenda.

They did say though, that there was a special situation here, and they did give limited permission to Canada and the U.S. to work out some way of redressing the balance. So it will depend upon our negotiations with the United States. The alternative would have been a sheer disaster and isolation for Canada.

**Mr. Knowles (Norfolk-Haldimand):** One other short question. Has the Department

## [Interprétation]

touchés par les récentes hausses radicales des tarifs postaux, estiment la chose quelque peu injuste, soit que ce genre de courrier soit livré franco, ce qui entraîne une perte de 3 millions et demi de dollars, sauf erreur, alors que nos propres petits éditeurs sont forcés d'aider à combler un tel déficit. Qu'en pensez-vous?

**Mr. Kierans:** Ce matin, nous avons répondu à cette question, alors qu'elle a été posée d'une façon un peu différente.

A titre de membres de l'Union postale universelle, qui groupe environ 160 pays, nous pouvons maintenant nous efforcer à diminuer bilatéralement cet écart, de concert avec les États-Unis. La chose n'est en branle que depuis l'automne dernier. Auparavant, si nous avions tenté de régler cette question unilatéralement en cherchant à imposer des frais à destination, par exemple, dans le cas de *Life* et des autres magazines expédiés au Canada, nous aurions été exclus de l'Union postale universelle; en ce cas, n'étant plus membre, le Canada aurait eu à faire face à une situation désastreuse, étant donné que tout le courrier canadien qui est expédié à l'étranger aurait alors été assujetti aux frais établis arbitrairement par les pays récipiendaires, ce qui aurait effectivement isolé le Canada du reste du monde.

Par conséquent, il n'y avait vraiment rien à faire. Comme M. Sinclair l'a déclaré, il y en a très peu, parmi les 160 pays...

**M. Sinclair:** 149 pays.

**Mr. Kierans:** Pardon, parmi les 149 pays en cause, très peu affichent le même intérêt que le Canada envers cette question, vu qu'il est voisin des États-Unis; aussi ne faut-il pas s'attendre qu'on s'intéresse énormément à cette question, alors qu'on ne l'a jamais fait dans le passé. Lors de la réunion générale, qui se tient tous les cinq ans, il y a certes bien d'autres problèmes d'importance primordiale dont il faut discuter. Certains peuvent toucher 90 pays, d'autres, 120, aussi les inscrit-on à l'ordre du jour.

On y a bien dit, toutefois, qu'il s'agissait d'une situation tout à fait particulière; aussi a-t-on quelque peu permis au Canada et aux États-Unis de se consulter afin de remédier à cette situation. Il faudra donc attendre l'aboutissement de nos négociations avec les États-Unis. Autrement, le Canada se serait retrouvé, isolé, dans une situation fort pénible.

**Mr. Knowles (Norfolk-Haldimand):** Permettez-moi une autre brève question. Le minis-

## [Text]

given any consideration to reviewing the rates that are charged to the small magazines that are now published, the small newspaper and so on. You had all kinds of representations, I know, and this has been argued about. Do your new estimates make any provision for giving some relief to these people at all?

**Mr. Kierans:** No, none whatsoever, I regret to say. The small magazines and the magazine industry generally is only paying one cent out of every three that it costs the Post Office to carry them. So we are recovering one-third of our costs. The other two-thirds are being picked up by the Canadian taxpayer. More than \$30 million of our deficit is attributed to this area.

• 1655

We feel that they should be asked to pay, as all Canadians should be, the full cost of the services. On the other hand, there may be people, or agencies of government, or other departments, that have an interest in keeping alive the magazine industry or certain sections of it. But the Post Office is not in a position of making the kind of judgment which picks out one magazine as deserving of a special rate and another one as not deserving. We cannot play God like that. That is not our function.

Someone else can determine the cultural and social contribution of particular magazines or classes of magazines and should help them for other reasons. We do not believe that the method of helping or subsidizing that industry can be legitimately or even reasonably decided upon by the Post Office. We are not in that business.

**Mr. Knowles (Norfolk-Haldimand):** Perhaps, though, it might have been easier for these people who have suffered so from the increase in rates if they had had some notification of it, or if it had been done on a graduated basis, gradually reaching the peak at which you are now, thus letting them have an opportunity to make adjustments in their subscription costs, and so on.

**Mr. Kierans:** As a member of the house, you know that there have been no changes in this area since the thirties. In 1951, there was an attempt to bring the revenues more into line with the costs, but this was watered down, under pressure from the publishing industry. So that was a failure.

In 1964, it was tried again, but there was a minority government and it was not the right

## [Interpretation]

terre a-t-il songé à réviser les taux régissant les petites revues ou les petits journaux à l'heure actuelle? Je sais que vous avez reçu de nombreuses instances, qu'on en a beaucoup discuté. Est-ce que votre dernier budget prévoit des fonds pour venir en aide à ces petites publications?

**M. Kierans:** Non, je dois le dire à regret. Les petites revues, le secteur des revues en général, ne paient qu'un cent sur trois cents qu'il en coûte au ministère des Postes pour les acheminer à destination. C'est dire que nous ne récupérons que le tiers de nos frais, les deux autres tiers étant acquittés par les contribuables canadiens. Le déficit dans ce secteur s'établit à plus de trente contribuables canadiens.

Nous estimons donc qu'à l'égal de tous les Canadiens, les responsables soient tenus d'acquitter le coût total de ce service. D'autre part, il peut y avoir des particuliers, des organismes de l'État ou d'autres ministères qui s'intéressent à la survie de certains secteurs ou de l'ensemble de l'industrie des revues. Il n'appartient pas, toutefois, au ministère des Postes de dire quelle publication mérite un taux spécial. Il ne doit pas jouer au tout-puisant, ce n'est pas là sa fonction.

Quelqu'un d'autre, évidemment, peut évaluer l'apport social et culturel de telle ou telle revue ou catégorie de revues, ou bien les appuyer pour d'autres raisons. En ce qui concerne le ministère des Postes, toutefois, nous ne croyons pas qu'il soit légitime, ou même raisonnable, pour lui de décider des moyens en vue d'étoffer ou de subventionner cette industrie. Son rôle n'est pas là.

**M. Knowles (Norfolk-Haldimand):** Peut-être aurait-on pu causer moins d'ennuis aux secteurs cruellement touchés par la majoration des tarifs, s'ils en avaient eu préavis, ou bien si l'augmentation avait été portée, par échelons, aux niveaux actuels, pour leur donner la chance de modifier leurs prix d'abonnement, et ainsi de suite.

**M. Kierans:** En tant que député, vous savez bien qu'il n'y a pas eu de changement dans ce secteur depuis les années trente. En 1951, on a cherché à relever les revenus pour diminuer les frais, mais en vain, à cause des pressions exercées alors par l'industrie de la publication.

Un peu plus tard, en 1964, nouvelle tentative, cette fois inopportunne, en raison du

## [Texte]

time to bring in that kind of measure. In 1967, it was tried again.

Let us just take the situation: 1951, 1964 and 1967, before they finally went through in 1968. On each of these occasions the Post Office—these people were too young then—received hundreds of submissions from this industry outlining all the reasons why they should be exempted, why they should have special privileges, and so on.

So you can say that, on the other hand, we knew all the arguments in 1951, and on the other hand, they knew the needs for some revision. The whole exercise was repeated in 1964 and again in 1967, only three years apart, not 13 years. Then we went through the whole exercise finally again one year later in 1968.

So there is really no one in that industry who can say that they did not have an idea of what the problem was in second class rates, or had not had an opportunity to make their views known.

**The Chairman:** Mr. Knowles, would you like to be put on the second round?

**Mr. Knowles (Norfolk-Haldimand):** I am finished, thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Valade, you are next.

**M. Valade:** D'après vos remarques, qui semblent être une politique générale, vous êtes d'avis que les Postes doivent être une entreprise administrée comme toute autre corporation publique ou privée. Je pense que vous cherchez à équilibrer un budget plutôt qu'à fournir un service au public.

**M. Kierans:** Au fond, la philosophie est tout simplement qu'il faut imposer les frais aux usagers et non aux contribuables.

**M. Valade:** En somme, en tant que ministre, vous pensez qu'il ne s'agit pas d'un service public, mais plutôt d'un ministère qui tend à devenir une corporation ou à être administré comme une corporation et qui doit réaliser des bénéfices plutôt que d'être centré sur l'aspect «service au public».

**M. Kierans:** Il faut faire des nuances ici. Évidemment, c'est un service public, monsieur Valade, mais c'est le genre de service où on peut, avec raison, demander à ceux qui l'utilisent d'en payer les frais, et non pas à la

## [Interprétation]

régime de gouvernement minoritaire en vigueur à l'époque. Autre tentative en 1967.

Résumons donc: 1951, 1964, 1967 puis 1968, alors que la mesure est adoptée. A chaque occasion, le ministère des Postes, toujours au seuil de la maturité, a reçu des centaines de mémoires de la part de l'industrie, où il était dit pourquoi telle ou telle revue devait avoir des priviléges spéciaux, être exemptée, etc.

On peut donc dire, d'une part, que nous connaissons à partir de 1951, tous les arguments invoqués par l'industrie, et d'autre part, qu'elle savait qu'une modification des tarifs s'imposait. On a rejoué la même charade en 1964, puis en 1967, mais déjà l'écart avait baissé de 13 à 3 ans. Finalement, la pièce a été reprise en 1968, seulement un an après.

En somme, il n'y a personne dans cette industrie qui puisse prétexter une ignorance totale de la situation en ce qui concerne le courrier de deuxième classe, ou qui n'ait pas eu l'occasion de faire connaître son point de vue.

**Le président:** Monsieur Knowles, voudriez-vous que j'inscrive votre nom pour la deuxième ronde?

**Mr. Knowles (Norfolk-Haldimand):** J'ai terminé, merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci. Monsieur Valade, vous êtes le suivant.

**M. Valade:** Your remarks seem to indicate a general policy according to which the Post Office Department should be a business administered in the same way as any other public or private corporation. I think you are seeking to balance a budget, rather than to provide a service to the public.

**M. Kierans:** In essence, the philosophy is simply that you have to charge the costs to the users, and not to the taxpayers.

**M. Valade:** In short, as a minister, you consider that this is not a public service so much as a department which is developing into a corporation, or being administered as a corporation, and which should show a profit rather than be centered on the principle of service to the public.

**M. Kierans:** Some qualifications are required here. Of course it is a public service, Mr. Valde, but it is the kind of service for which one can justifiably charge the cost to its users, and not to the people as a whole.

## [Text]

population en général. Quelle raison justifierait le fait que des compagnies, comme la Banque royale du Canada, Bell Canada et d'autres, soient financées par les impôts?

• 1700

**M. Valade:** J'attendais justement ce parallèle, parce que je pense que vous avez apporté une image extrême de la situation. J'avais plutôt en tête des entreprises moyennes, des entreprises à caractère plus privé. La petite entreprise est beaucoup plus affectée dans ses opérations par une politique de *pay as you go* dans les services du système postal qu'une grande entreprise qui a des budgets énormes. En somme, la petite entreprise est beaucoup plus pénalisée par cette politique d'équilibre budgétaire que la grande entreprise.

**M. Kierans:** Pourquoi? Ils utilisent beaucoup moins les services qu'une grande corporation.

**M. Valade:** D'accord, mais leur liquidité est beaucoup moindre et leur facilité d'opération est beaucoup moins élaborée que celle d'une grande entreprise qui tient compte dans ses budgets de ses coûts postaux.

Enfin, disons que c'est une discussion que je ne voudrais pas pousser trop loin. Mais, je pense qu'il est faux de vouloir établir le principe que le service postal est une entreprise qui doit rencontrer ses frais. Vous avez dit vous-même dans votre déclaration de ce matin, à la page 7:

...le plus grand désir des Postes est de fournir au peuple canadien un service sûr et efficace, à un prix raisonnable.

Ce prix «raisonnable» tient certainement compte d'un facteur qui n'est pas basé sur l'équilibre budgétaire, parce que vous parlez d'un service à «prix raisonnable».

Que jugez-vous raisonnable comme coût de service pour l'entreprise et que jugez-vous déraisonnable? Est-ce que ce qui est raisonnable, c'est que le ministère rencontre son coût d'opération et ce qui est déraisonnable, c'est que le ministère ne rencontre pas ses frais?

**M. Kierans:** D'abord, ce n'est pas possible de faire une distinction entre une petite entreprise et une grande entreprise, c'est-à-dire imposer un prix plus bas aux petites entreprises qu'aux grandes entreprises.

Deuxièmement, un prix raisonnable, c'est un prix qui couvre les frais.

**M. Valade:** Tout à l'heure, vous avez posé un jalon à cet égard en demandant, je crois que c'est à M. Horner ou à M. Korchinski, quel pourcentage de déficit ils considéraient

## [Interpretation]

What reason would justify the financing of companies like the Royal Bank of Canada, or Bell Canada and others out of taxes?

**Mr. Valade:** I was waiting for just this parallel, because I think you have introduced an extreme view of the situation. I was thinking more of average businesses, more of a private nature. Small businesses are far more deeply affected in their operations by a pay-as-you-go policy in the postal services than large corporations with enormous budgets. In a word, small businesses are penalized far more than large ones by this balanced-budget policy.

**M. Kierans:** Why? They use these services far less than large corporations do.

**Mr. Valade:** Yes, but their liquidity is far less, and their operational flexibility is far less developed than that of a large corporation, which takes all its postal costs into account in its budget.

Let us say that this is a discussion I do not wish to pursue too far. But I think it is wrong to seek to establish the principle that the postal service is a business which has to meet its costs. You said yourself in your statement this morning, on page 7:

It is the greatest wish of the Post Office Department to provide dependable service to the people of Canada at reasonable cost.

This "reasonable cost" certainly takes into account a factor which is not based on a balanced budget, because you are speaking of a service at "reasonable cost"

What do you consider to be reasonable as a service cost for the business and what do you consider to be unreasonable? Is the cost considered reasonable if the Department meets its operating costs, and unreasonable if it does not?

**M. Kierans:** First of all, it is not possible to discriminate between small businesses and large ones by charging the former less. Secondly, a reasonable price is one that covers the costs.

**Mr. Valade:** A little while ago you gave an indication by asking Mr. Horner or Mr. Korchinski, I think it was, what percentage of deficit they would consider for the Post Office

## [Texte]

comme une possibilité pour le ministère des Postes, quel pourcentage de bénéfice ils exigeraient du ministère des Postes pour donner le service rural.

Par contre, vous avez dit à mon collègue que les hommes d'affaires doivent payer le coût. Mais, je vous pose la question: quel est le pourcentage que vous, comme ministre, êtes prêt à conceder aux entreprises et aux hommes d'affaires, comme déficit possible au sein du ministère, pour donner le service, sans augmenter les coûts d'opération?

**M. Kierans:** Actuellement, les coûts, c'est-à-dire les salaires et la plupart de nos frais, augmentent sans cesse. Je ne sais pas si j'ai bien compris le sens...

**M. Valade:** Vous demandiez à mes collègues jusqu'où ils accepteraient un déficit dans les opérations du ministère des Postes. Moi, je vous demande jusqu'où le ministère est prêt à aller dans son équilibre budgétaire ou dans son surplus d'opération.

**M. Kierans:** On cherche évidemment un équilibre budgétaire, c'est-à-dire un équilibre entre les revenus et les coûts, y compris un montant pour assurer la modernisation de notre équipement et de nos facilités. Sans un équipement et des bureaux de poste plus modernes, il n'est pas possible de fournir à la population les services auxquels elle a droit.

**M. Valade:** Dans ce contexte, pensez-vous que les frais postaux de timbres et autres seront majorés pour rencontrer ces objectifs, ou bien avez-vous l'intention de vous en tenir aux taux actuellement établis?

- 1705

**M. Kierans:** Évidemment nous cherchons à augmenter la productivité des 45 mille personnes qui travaillent actuellement à mon ministère. C'est une façon: augmenter la productivité et réduire les coûts. D'autre part, il faut aussi augmenter les revenus et pour atteindre un tel objectif, il faudra peut-être augmenter les taux d'ici un an.

**M. Valade:** Est-ce que le ministère entrevoit cette possibilité d'augmenter les taux à brève échéance?

**M. Kierans:** Nous avions prévu une telle augmentation pour le 1<sup>er</sup> janvier 1971. Mais, le premier ministre a déclaré qu'il fallait mettre de côté pour le moment une telle augmentation et même l'idée d'une augmentation.

**M. Valade:** Monsieur le ministre, nous recevons présentement, comme représentants du peuple, énormément de plaintes de la part des hommes d'affaires et du public au sujet évi-

## [Interprétation]

Department as being a possibility, and what percentage of profit they would require of the Department in order to provide rural service?

On the other hand, you told my colleague a little while ago that businessmen had to pay the costs. But I would ask you, what percentage are you ready to concede, as a minister, to businesses and businessmen as a possible departmental deficit, in order to provide a service without increasing operating costs?

**M. Kierans:** Our costs at present are increasing constantly—wages, salaries and most of our expenses. I do not know whether I understood correctly the sense...

**M. Valade:** You were asking my colleagues just how far they would be willing to go in accepting an operating deficit in the Post Office Department. I am asking you just how far the Department is willing to go for a balanced budget, or an operating surplus.

**M. Kierans:** We are naturally seeking a balanced budget, that is, a balance between revenue and expenditure, including an amount to finance the modernization of our equipment and facilities. Without more modern equipment and post offices, it is impossible to provide the service to which the public is entitled.

**M. Valade:** In this context, do you think the postal rates for stamps and other services will be increased in order to meet these objectives, or do you intend to retain the present rates?

**M. Kierans:** Of course we are seeking to increase the productivity of the 45,000 people working for my Department at the present time. Reducing costs is one way of increasing productivity. On the other hand you have to increase revenue too, and in order to reach this objective, we may have to increase the rates a year from now.

**M. Valade:** Does your Department envisage an increase in rates in the near future?

**M. Kierans:** Yes, we had planned such an increase for January 1, 1971, but the Prime Minister made a statement to the effect that we had to set aside any such increase, or even consideration of it, for the time being.

**M. Valade:** Mr. Minister, as representatives of the public, we are presently receiving a great many complaints from businessmen and the public regarding the postal situation

## [Text]

démument de la situation postale à Montréal. Même après les augmentations que les gens ont dû subir, le service est actuellement inadéquat, inefficace. Votre ministère entend-il donner l'assurance au public que des correctifs seront apportés pour normaliser cette situation dans la livraison postale et que le conflit actuel de Montréal, tant dans la livraison qu'avec le syndicat des employés des Postes, se réglera d'ici peu? Pourriez-vous nous donner votre opinion sur cette situation? Quelles sont les mesures immédiates que vous entendez prendre pour améliorer le service postal, dans la région de Montréal et des autres centres?

**M. Kierans:** Nous n'étions évidemment pas bien contents des services de G. Lapalme Inc. depuis quelques mois. C'est pour cette raison que j'ai soumis au cabinet une proposition demandant de diviser la région métropolitaine en cinq et de procéder aux appels d'offres. Ceci a été accepté par le cabinet en septembre. Nous avons averti l'entrepreneur, le syndicat et les membres du syndicat national. Ensuite, nous avons demandé et reçu les soumissions. Nous avons accordé les contrats à quatre nouveaux entrepreneurs.

En divisant la ville de Montréal en cinq, nous avons fait place à d'autres améliorations. Nous avons combiné les services et réorganisé toute la ville. Avec les nouveaux contrats, nous avons réalisé une diminution d'environ \$2 millions dans nos dépenses pour la levée et la livraison du courrier à Montréal. Mais, depuis ce temps-là, la compagnie G. Lapalme Inc. n'a pas fait de soumission ce qui laisse ses employés dans une assez mauvaise situation. Nous vivons donc une situation assez épouvantable.

Nous avons trouvé la solution à long terme. Les contrats sont signés; il n'y a rien à changer dans ce domaine. Mais, pour l'instant, il faut résoudre le problème avec la compagnie G. Lapalme Inc. et avec les membres du syndicat.

Il y a quelques semaines, M. Mackasey est intervenu dans le différend et a cherché un compromis. Nous attendons maintenant ses recommandations. Il doit faire une déclaration dès la fin de cette semaine ou au commencement de la semaine prochaine.

• 1710

**M. Valade:** Je ne voulais pas, monsieur le ministre, me limiter seulement à l'affaire G. Lapalme Inc. Je voulais aussi tenir compte du malaise qui a résulté de l'échéance du contrat de travail des employés des postes, contrat qui est actuellement en négociation, ce qui a pour effet de ralentir énormément la livraison

## [Interpretation]

in Montreal. Even with the increases people have had to bear, the service is inadequate and inefficient at the present time. Does your Department intend to give an assurance to the public that corrective measures will be taken to restore normal postal delivery, and that the present conflict in Montreal with regard to delivery as well as with the union will be settled very shortly? Could you give us your opinion of this situation? What immediate steps do you intend to take to improve postal service in the Montreal region and elsewhere?

**Mr. Kierans:** We obviously had not been very pleased with the service provided by G. Lapalme Inc. in the past few months. That is why I submitted to my colleagues in the Cabinet a proposal to request a division of the metropolitan region into five zones and to call for tenders. This was accepted by the Cabinet in September. We advised the contractor, the union and the members of the national union. Then we asked for and received tenders. We awarded contracts to four new contractors.

By dividing the city of Montreal into five zones, we also provided for other improvements. We combined services and reorganized the entire city. With the new contracts, we reduced our expenditures for the pick-up and delivery of mail in Montreal by about \$2 million. Since that time, however, G. Lapalme Inc. has not sent in a tender which leaves its employees in rather a bad situation. We are thus going through a rather disastrous situation.

We have found the long-term solution. The contracts have been signed; there is nothing to be changed in this regard. But what we have to do now is to settle the problem with G. Lapalme Inc. and with the members of the union.

A few weeks ago, Mr. Mackasey intervened in the dispute and sought a compromise. We are now waiting for his recommendations. He is to make a statement around the end of this week or the beginning of next week.

**Mr. Valade:** Mr. Minister, I did not want to limit myself solely to the Lapalme affair. I also wanted to refer to the unrest that resulted from the expiry of the collective agreement with the Postal employees, an agreement which is now being negotiated, and which has also slowed down delivery of mail

## [Texte]

du courrier par la diminution du rendement des employés. C'est là encore une autre cause de mécontentement et je vous demanderais, monsieur le Ministre, ce que vous entendez y faire. Une entente va-t-elle intervenir bientôt afin de régulariser le service postal?

**M. Kierans:** Comme vous l'avez dit, les syndicats des employés sont en négociation avec le Conseil du Trésor depuis à peu près six mois. Le Conseil du Trésor a fait une proposition aux syndicats qui l'ont jugée insuffisante. Ils ont donc demandé la conciliation. Il y a ralentissement assez grave à Montréal mais ce n'est pas à cause du mécontentement des facteurs ni des postiers; c'est à cause du mécontentement des chauffeurs de la compagnie G. Lapalme Inc. Il n'y a aucune preuve que le travail des facteurs ou des postiers ait commencé à ralentir.

**M. Valade:** Je ne veux pas anticiper sur la conciliation...

**Le président:** Monsieur Valade, si vous voulez je vais noter votre nom pour un deuxième tour parce que vous avez déjà dépassé la limite.

**M. Valade:** Je voudrais poser une dernière question. Je pense que le Ministre a quand même donné de longues réponses à mes questions. Sans présumer du résultat de la conciliation, s'il y a une augmentation substantielle des salaires, évidemment votre ministère deviendra déficitaire. Avez-vous l'intention de combler ce déficit par une augmentation des tarifs postaux?

**M. Kierans:** Pour équilibrer les coûts et les revenus, il nous faudra faire payer les augmentations de frais aux usagés des postes.

**M. Valade:** En somme votre intention n'est pas de considérer le ministère comme un service public mais comme une entreprise qui doit toujours équilibrer les dépenses et les revenus, sans égard au service public qui est en cause.

**M. Kierans:** C'est un ministère qui n'est pas comme les autres. Par exemple, le ministère de l'Éducation ou celui de la Famille et Bien-être social au niveau provincial, ou bien le ministère de l'Expansion économique régionale, au niveau fédéral, ne sont pas du tout comme le ministère des Postes. Celui-ci, à mon avis, peut faire payer ses services par ses usagers.

**Le président:** Monsieur Allmand.

## [Interprétation]

tremendously through this slow-down by the employees. This is also a cause of discontent, and I would ask you, Mr. Minister, what you intend to do about it? Will an agreement be signed shortly in order to restore normal postal service?

**M. Kierans:** As you said, the unions have now been negotiating with the Treasury Board for about six months. The Treasury Board made an offer to the unions, which the unions felt was not sufficient. They have asked for conciliation procedures. There is a rather serious slow-down in Montreal, but it is not due to discontent on the part of the Post Office workers; it is due to the discontent of the G. Lapalme drivers. There is no evidence that the postal workers have begun a slow-down.

**M. Valade:** I do not want to anticipate conciliation...

**The Chairman:** Mr. Valade, if you wish, I will put you on the list for the second turn, as you have already gone over the limit.

**M. Valade:** I should like to ask one last question. I think the Minister gave rather lengthy replies to my questions. Without anticipating the results of conciliation, if there is a substantial increase in wages, your Department will naturally have a deficit. Do you intend to make up this deficit through an increase in postal rates?

**M. Kierans:** In order to balance costs and revenue, we shall have to charge the increases in costs to the users of the postal services.

**M. Valade:** Your intention, then, is to regard the Department not as a public service but as a business which must always balance its expenses and revenues, without regard to serving the public.

**M. Kierans:** This is a department that is not like the others. For instance, the provincial Departments of Education or Family and Social Welfare and the federal Department of Regional Expansion are not at all similar to the Post Office Department. In my opinion, the latter can make the users pay for the services it provides.

**The Chairman:** Mr. Allmand.

## [Text]

**Mr. Allmand:** Mr. Chairman, due to the fact that the Committee has been expanding throughout the day I will try and cut out many of my questions. I will only ask two short ones. Mr. Kierans, after the increase in postage rates did the volume of mail decrease or did it remain the same?

**Mr. Kierans:** Well, the volume of mail went down in the early months of the year, I would say about 7 per cent. The revenue went up quite considerably. Now the volume went down, I would freely admit, rather more than I had anticipated but that was due to other reasons too. There was a general re-organization of the Post Office. There was a movement to a five-day week and other measures that we introduced. All of which really demanded almost an instant response which was not possible. It took us several months to work our way through. In the meanwhile, people became dissatisfied with the service, particularly last spring, and this undoubtedly contributed to the decline in volume as well as did the increases in prices. Now the curve is beginning to rise somewhat or is not declining to the same extent as it did earlier.

## • 1715

**Mr. Allmand:** I see, so the volume is coming back. It is not decreasing at the same rate, is that correct?

**Mr. Kierans:** That is right. The actual revenue, I want to make clear, went up by many tens of millions of dollars anyway but the physical volume did not.

**Mr. Allmand:** The other small question I had was with respect to trucks that you have delivering the mail, Lapalme in Montreal and Rod Service before them. In some parts of Canada, I understand, the trucks are owned and run by the Post Office. I would like you to tell us what percentage of the trucking is done by Post Office trucks? Is there any real difference in the service? Have you made comparative studies to see if this is a better way of doing things or a worse way of doing things?

**Mr. Kierans:** Well, actually there are really only three centres that I can think of. One is Windsor. That has been more or less a long standing situation. I was not here when the decision was made but there is a great turn over of labour in the Windsor area because of the automotive companies and so on. People that would be working for an independent contractor would leave his employ and then go to work in one of the car plants at greater

## [Interpretation]

**M. Allmand:** Monsieur le président, il me reste deux questions à poser. M. Kierans, après l'augmentation des tarifs postaux, est-ce que le volume du courrier a diminué ou est-ce qu'il est demeuré le même?

**M. Kierans:** Il a diminué dans les premiers mois de l'année. Je dirais de 7 p. 100 environ. Mais en fait les recettes ont augmenté considérablement. Maintenant, le volume a diminué beaucoup plus que je ne l'anticipais moi-même, mais c'était dû à d'autres facteurs. Il y a eu une réorganisation générale des Postes. On a eu tendance à adopter la semaine de cinq jours et d'autres mesures ont été introduites. Tout cela exigeait une réaction presque immédiate, ce qui était impossible. Ça a pris quelque mois. Entre temps les gens sont devenus mécontents du service, surtout le printemps dernier. Ceci a sans doute contribué à la diminution du volume ainsi qu'à l'augmentation des frais. La courbe commence maintenant toutefois à monter ou du moins ne baisse pas dans la même mesure qu'elle l'a fait au début.

**M. Allmand:** En d'autres termes, le volume revient. L'augmentation se fait sentir et il n'y a plus de diminution. Est-ce exact?

**M. Kierans:** C'est exact. Les recettes ont augmenté de dizaines de millions de dollars, mais pas le volume effectif.

**M. Allmand:** Une autre petite question concernant les camions que vous avez et qui font la livraison du courrier Viger-Lapalme à Montréal et Rod Service auparavant. Dans certaines parties du Canada, si j'ai bien compris, les camions sont la propriété du bureau de poste et sont exploités par le ministère des Postes. J'aimerais qu'on nous dise quel pourcentage de ce camionnage se fait par les camions du ministère des Postes et s'il y a une vraie différence dans le service? Avez-vous fait des études comparatives pour savoir s'il avait une meilleure façon de le faire?

**M. Kierans:** En fait il n'y a que 3 centres. L'un est Windsor. C'est une situation qui dure depuis longtemps. Je n'étais pas là au moment de la décision mais il y a un grand roulement de main-d'œuvre dans la région de Windsor en raison des compagnies d'automobiles etc. Les gens qui travaillent pour un entrepreneur indépendant quittent leurs emplois pour aller travailler dans une manufacture d'autos où il y a peut-être moins de sécurité mais des

## [Texte]

wages but with less security, I suppose. As one of the solutions to that particular problem of high wages and high turn-over of employees the government decided to take-over and operate the Windsor area. That is not the only reason but is basically the reason. Now, the Honourable Jean-Pierre Côté, my predecessor, as part of a move also to divide up Montreal into sections and therefore, economize considerably, while providing even better service, decided to start an experiment in the east end of Montreal where we have a small operation. This was for comparative purposes as well as other reasons. He could assess the operations in the east end of Montreal against the operations of the other sectors. We have not really been able to make the comparison on a sector basis because the rest of Montreal has been all one. The third one also happened for comparative purposes. There is a small service in the Vancouver area. The bulk of it is handled by private contractors. I would say that all in all, 90 per cent maybe even 98 per cent of all our transportation is handled by private contractors.

**Mr. Allmand:** You say you have not had the opportunity yet to make the comparison in places like Vancouver and Montreal between service by Post Office trucks and private contractors.

**Mr. Kierans:** In Montreal it would not be fair to compare the east end of Montreal operations with the rest of Montreal. But it will be fair now that it is divided up in five regions to compare the east end of Montreal with, let us say, the west end or north end, or whatever area has the closest resemblance to it.

**Mr. Allmand:** Thank you.

**Le président:** Monsieur Lachance.

**M. Lachance:** Monsieur le ministre, s'il y a eu une diminution de 7 p. 100 du courrier, le déficit sera diminué d'autant?

**M. Kierans:** Pardon?

**M. Lachance:** Il y a eu une diminution de 7 p. 100...

**M. Kierans:** ...du volume du courrier.

**M. Lachance:** Il y aura donc une réduction du déficit d'environ 7 p. 100?

**M. Kierans:** Non, pas de déficit, les taux ont été augmentés.

**M. Lachance:** A la page 4, de votre mémoire, vous dites que pour l'année 1970-1971 vous prévoyez que le courrier de deuxième

## [Interprétation]

salaires plus élevés. C'est pour cette raison que le gouvernement a décidé de prendre en main l'exploitation de la région de Windsor. Ce n'est pas la seule raison mais au fond c'est la raison fondamentale. L'hon. Jean-Pierre Côté, mon prédécesseur, a décidé aussi de diviser Montréal en secteur et par conséquent d'épargner une somme considérable tout en assurant un meilleur service. Jean-Pierre Côté, dis-je, a donc décidé d'inaugurer une expérience dans l'Est de Montréal où nous avons une toute petite exploitation aux fins de comparaison et autres raisons. Nous n'avons pas vraiment pu faire la comparaison par secteur car le reste de Montréal a constitué un seul secteur. Le troisième cas est en somme la même chose que ce qui s'est produit aux fins de comparaison. Il y a un petit service dans la région de Vancouver. La plus grande partie, toutefois, se trouve assurée par des entrepreneurs privés. Je dirais qu'il y a peut-être 90 p. 100 et peut-être 98 p. 100 de notre transport qui se fait par entrepreneurs particuliers.

**M. Allmand:** Vous avez dit que vous n'avez pas eu encore l'occasion de faire la comparaison pour Vancouver et Montréal entre le service assuré par les camions du ministère des Postes et les entreprises privées.

**M. Kierans:** Ce ne serait pas juste de comparer la région Est de Montréal avec le reste de Montréal. Mais maintenant que la ville a été divisée en cinq régions nous pourrons comparer la région Est avec le Nord ou l'Ouest, ou quelle que soit la région qui lui ressemble le plus.

**M. Allmand:** Merci.

**The Chairman:** Mr. Lachance.

**M. Lachance:** Mr. Minister, if there has been a decrease of 7 per cent in the mail, will the deficit be reduced by the same amount?

**M. Kierans:** Pardon?

**M. Lachance:** There was a 7 per cent decrease...

**M. Kierans:** In the volume of mail.

**M. Lachance:** Will there be a reduction in the deficit of about 7 per cent?

**M. Kierans:** No, no deficit, the rates were increased.

**M. Lachance:** On page 4 of your statement, you say that for 1970-71, you expect to have a loss of approximately \$33 million from

## [Text]

classe occasionnera une perte d'environ 33 millions de dollars, le courrier de première classe, 22 millions de dollars, 15 millions de dollars pour celui de troisième classe, etc. S'il y a 7 p. 100 de moins...

**M. Kierans:** Non. Parlons du courrier de deuxième classe, par exemple:

Sans augmentation des tarifs postaux, on pouvait y prévoir, pour l'année prochaine, un déficit de près de 49 millions de dollars.

**M. Lachance:** Mais si le volume diminue, le déficit sera moindre, n'est-ce pas?

**M. Kierans:** Oh non, non.

**Le président:** Monsieur Perrault.

**Mr. Perrault:** Mr. Chairman, I just have one brief question to ask. Reference is made in the preliminary statement this morning on page 5, the words are:

I would like to mention in particular a new labour relations program to be implemented in May.

What are the main features of this program, Mr. Minister? It may have been asked earlier when I was out.

**Mr. Kierans:** It was asked this morning and I will ask Mr. Faguy to repeat some of the elements of that.

**Mr. Faguy:** We have had a contract with the unions now for one year and this labour relations course will put emphasis on how to deal with a contract, how to give interpretation to the various clauses, how to deal with a grievance, how to communicate with shop stewards who represent a union on the floors so that these people will be up to date on the interpretation of the whole contract.

**Mr. Perrault:** Yes. The Minister made reference to that this morning. I recall that. That is my only question.

**Mr. Horner:** If I might just comment about all the trouble you have been having in the post office department, I would say your new course is long overdue.

**Mr. Kierans:** I agree with you.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** A question was asked a while ago on the freeze on new letter carrier routes which was disclosed by the Minister in the House. Could the Minister tell us when this freeze will be lifted?

**Mr. Kierans:** I wish I knew, Mr. Skoberg. That has not been imposed by the Post Office.

## [Interpretation]

second-class mail, \$22 million from first-class, \$15 million from third-class, and so on. If there is 7 per cent less...

**Mr. Kierans:** No. Let us talk about second-class mail, for instance; without an increase in postal rates, we could anticipate a deficit in this regard of approximately \$49 million for next year.

**Mr. Lachance:** But if there is less volume there will be a lower deficit, won't there?

**Mr. Kierans:** No, no.

**The Chairman:** Mr. Perrault.

**Mr. Perrault:** Monsieur le président, j'aurais une question très brève à poser. Je veux parler de la déclaration préliminaire faite ce matin, page 5; voici ce qu'on y trouve:

Je voudrais mentionner en particulier le programme de relations ouvrières qui doit être inauguré au mois de mai.

Quelles sont les grandes lignes de ce programme, monsieur le ministre? On a peut-être posé la question pendant que j'étais sorti.

**Mr. Kierans:** On l'a posée ce matin et je demanderais à M. Faguy de répéter certains de ces aspects.

**Mr. Faguy:** Nous avons un contrat avec le syndicat depuis un an et ce cours de relations ouvrières insistera un peu plus sur la façon d'interpréter les différentes dispositions, comment régler un grief, comment communiquer avec les délégués d'atelier, afin que ces gens soient au courant de l'interprétation de la convention comme telle.

**Mr. Perrault:** Oui, le ministre l'a mentionné ce matin si je me souviens bien. C'est la seule question que je voulais poser monsieur le président.

**Mr. Horner:** Avec toutes les misères que vous avez eues au ministère des Postes, je dirais que cela aurait dû être fait depuis longtemps.

**Mr. Kierans:** Je suis tout à fait d'accord.

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**Mr. Skoberg:** On a parlé il y a un moment, du gel des nouveaux itinéraires de messagerie mentionnés par le ministre à la Chambre. Je me demande si le ministre pourrait nous indiquer quand ce gel sera levé.

**Mr. Kierans:** J'aimerais bien le savoir, monsieur Skoberg. Cela n'a pas été imposé par le

## [Texte]

That was imposed as part of general federal government policy some years ago by the Treasury Board.

**Mr. Skoberg:** Well I think maybe you would agree with me that it is not a freeze on the civil servants, it is really a freeze on the patrons of the postal department, the people who are using the postal services. Surely if somewhere along the line there are over 2,000 people in some of these areas desirous of postal service they should be entitled to it.

**Mr. Kierans:** It is a freeze until we can really come up with some way of justifying the enormous increase in cost of letter carrier routes and try to find out some alternative. In some of the new cities, for example, would it not be possible to develop systems of kiosk or alternative ways of handling a community of 2,000 or 2,500 families. These are all exploratory. They may never be decided upon but that would take a decision when you have assessed the relative cost.

At the present time, in this kind of industry, which is a service industry, 68.4 per cent of your total cost are salaries and the associated cost that go with it, superannuation and other contributions. This area of price increases and wage increases is the most rapidly rising sector anywhere. It is a cost. It is rising wage scales in an area where the people themselves do not have the same advantages that they have, let us say, in industry. A man working in a factory or in the oil industry generally works with capital equipment, worth anywhere from \$60,000 per man to \$200,000 or more per man. He has all of this to help justify the payment of very high wage rates. Our people naturally want equivalent wages, take-home pay, but they do not have the same advantage. They are working by themselves with their hands and their feet. They do not have the advantages of the productivity that comes from working with \$60,000 or \$100,000 worth of capital.

**Mr. Skoberg:** I am sure that we can appreciate those problems, Mr. Kierans, but the fact remains that the freeze is on the people of the nation, not on the civil servants in this particular case.

**Mr. Kierans:** That is right.

• 1725

**Mr. Skoberg:** The report that is prepared by the Toronto firm of Kates, Peat, Marwick and Co., that you have referred to,

...increased automation and the importation of younger, better-educated man-

21732—7

## [Interprétation]

ministère des Postes mais plutôt comme faisant de la politique générale du gouvernement fédéral il y a quelques années par le Conseil du Trésor.

**M. Skoberg:** Je crois que vous seriez peut-être d'accord que ce n'est pas un gel de la Fonction publique mais surtout pour les usagers des services postaux.

Assurément, il doit y avoir plus de 2,000 personnes dans ces régions qui ont droit à ces services.

**M. Kierans:** C'est un gel jusqu'à ce que nous puissions justifier la très grande augmentation des frais d'itinéraires et trouver une solution de rechange. Dans les nouvelles villes, par exemple, il serait peut-être possible de trouver une solution de rechange pour s'occuper d'une collectivité de 2,000 ou 2,500 familles. On ne pourra peut-être jamais en arriver à une décision. C'est une question d'expérience. Mais cela exigera une décision lorsque nous aurons réalisé la comparaison des frais.

A l'heure actuelle, dans cette industrie de service, 68.4 p. 100 de vos frais totaux sont constitués par les salaires et les frais connexes. C'est le secteur qui augmente le plus rapidement. Les salaires augmentent dans ce secteur où les gens n'ont pas les mêmes avantages qu'ils auraient par exemple dans l'industrie. Un ouvrier qui travaille dans une manufacture ou dans l'industrie du pétrole, généralement travaille avec une immobilisation de \$60,000 à \$200,000 ou plus par homme et tout cela justifie le versement de salaires très élevés. Nos gens, très naturellement, voudraient des salaires équivalents. Mais ils n'ont pas les mêmes avantages. Ils travaillent seuls avec leurs mains et leurs pieds. Donc ils n'ont pas les avantages de la productivité qui survient grâce à \$60,000 ou \$100,000 en immobilisations.

**M. Skoberg:** Nous comprenons tous ce problème, monsieur Kierans, mais le fait demeure que le gel est là pour les gens du pays et non pour la Fonction publique.

**M. Kierans:** C'est exact.

**M. Skoberg:** Selon le rapport préparé par la Compagnie Kates, Peat, Marwick and Co., de Toronto, que vous avez mentionné:

...l'accroissement de l'automatisation et l'importation de plus grands et de plus

## [Text]

agement talent to operate the mail service on a "commercially oriented" basis. I am wondering if you know Mr. Minister, whether or not there is any sociologist engaged in that particular firm?

**Mr. Kierans:** I would doubt it very much from that particular phrase. I do not think you can condemn the report by a particular turn of phrase. On the other hand, I want to say this. We have spoken on many occasions here. Sure we want to bring in outside people with fresh viewpoints and so on, but as Mr. Faguy and I have underlined we also intend to spend incredibly larger sums, incredible in terms of what we are accustomed to spending, on the training of our own people who have the talents and the capacity to take on additional responsibility and higher responsibilities. That will take time. That is a function of the neglect of two generations by the people of Canada and by their governments. We want to bring in new people, there is no question of that. We also want to train our own and we are going to spend in this area \$1.5 million next year which is 100 times what we spent even as late as six years ago.

**Mr. Skoberg:** I hope you do not agree with that particular vein of thought.

**Mr. Kierans:** That is their phraseology. I do not think you will find that kind of phrase in the White Paper.

**Mr. Skoberg:** I always look for a suspect when anybody or any people suggest we should bring people from the outside that all the time have no knowledge of the situation at hand. I would hate to see this system followed out.

**Mr. Kierans:** No, I do not think it is just from the outside. I think it is from the inside too and it is from inside the civil service. I think I might ask Mr. Sinclair to repeat here what you were telling me the other day about the CAP Program.

**Mr. Skoberg:** Capitalist did you say?

**Mr. Kierans:** CAP, CAP, CAP. Do not get scared.

**Mr. Sinclair:** The Public Service Commission in conjunction with the Treasury Board has a program of career assignment planning for promising young executives in the federal service. We have been fortunate enough in the past few months to pick up several graduates of this course to come into the Post Office to assist us in specialist areas and we

## [Interpretation]

jeunes talents pour exploiter le service de façon commerciale.

Je me demande, monsieur le ministre, si vous savez si oui ou non, s'il y a un sociologue engagé dans cette compagnie.

**M. Kierans:** J'en doute d'après la phrase que vous menez de mentionner. On ne peut pas condamner le rapport à cause d'une tournure de phrase particulière. D'autre part, je voudrais dire qu'à plusieurs reprises nous avons parlé de cela. Évidemment, nous voulons avoir des gens de l'extérieur qui ont un point de vue neuf mais, comme M. Faguy et moi-même l'avons signalé, nous avons aussi l'intention de dépenser de très grosses sommes, des sommes formidables par rapport à ce que nous avons déjà dépensé pour la formation de nos propres gens qui ont le talent et la capacité voulus pour assumer d'autres responsabilités. Mais tout cela prendra du temps. Cela résulte de la négligence de deux générations par les Canadiens et leurs gouvernements. Nous voulons faire entrer des gens nouveaux, mais nous voulons aussi former les nôtres. Nous allons consacrer à cette fin 1.5 million l'année prochaine ce qui est 100 fois plus que ce que nous avons dépensé jusque là, même il y a 6 ans.

**M. Skoberg:** J'espère que vous n'êtes pas d'accord avec cette ligne de pensée.

**M. Kierans:** Il s'agit de leur propre phraséologie. Je ne crois pas que vous trouviez cela dans le Livre blanc.

**M. Skoberg:** Je trouve suspects ceux qui trouvent que nous devrions constamment amener de l'extérieur des gens qui n'ont aucune connaissance du problème en cause. Je n'aimerais pas qu'on adopte ce système.

**M. Kierans:** Non, ce n'est pas simplement de l'extérieur. C'est de l'intérieur également, et de l'intérieur de la Fonction publique. Je demanderais à M. Sinclair de répéter ici ce qu'il m'a dit l'autre jour au sujet du programme CAP.

**M. Skoberg:** Capitaliste, avez-vous dit?

**M. Kierans:** CAP. N'ayez pas peur.

**M. Sinclair:** La commission de la Fonction publique de concert avec le Conseil du trésor a un programme d'affectations de la carrière des jeunes fonctionnaires. Nous avons été suffisamment chanceux depuis quelques mois de pouvoir obtenir certains diplômés de ce cours et ils sont venus au ministère des Postes pour nous aider dans des secteurs spécialisées.

## [Texte]

have hopes of picking up some more from this particular area.

**Mr. Skoberg:** Just remember, there are probably specialists within your own group.

**Mr. Sinclair:** There is one other point I might mention.

**Mr. Kierans:** This is very important. I was very proud of this one.

**Mr. Sinclair:** The Public Service Commission informed me some time ago that on December 1, 1968, the Post Office was far down the list of preferred employment in the Public Service, but as of December 1, 1969, the Post Office was about number one on the preferred employment list for civil servants in the government today.

**Mr. Kierans:** They want to go where the action is.

**An hon. Member:** I thought everything was frozen and I did not know they were hiring anymore.

**Mr. Horner:** You have to agree there is action there all right.

**Mr. Skoberg:** Mr. Minister, could you tell me what the terms of reference for Kates, Peat, Marwick and Co. were at the time that they were given this assignment. What type of reference did they have to bring in this report?

• 1730

**Mr. Kierans:** On general terms, I have not got the exact terms of reference that we gave them, but we pointed out to them that in the U.K. there had been massive studies of the operation of the United Kingdom post office and that there also existed the report of the former President of AT & T, the Kappel Report, in the United States of the U.S. post office. As a result of the U.K. report the government decided that there had to be a massive modernization of the U.K. post office. They also decided that the best way to do this was to create a crown corporation. That was a result of an examination and this type of examination is going on all over the world. That was in the U.K. The Kappel Commission decided virtually the same thing. There had to be a public corporation in order to give it the freedom to develop, to modernize and so on. All right, that was their decision. Here in Canada we were facing roughly the same problem. I do not think there is any other corporation in the world where you can say that seven or eight years ago it invested for 41,000 people the grand sum of \$15,000 for

## [Interprétation]

Nous espérons pouvoir en trouver d'autres grâce à ce cours particulier.

**M. Skoberg:** N'oubliez pas qu'il y a peut-être des spécialistes dans notre propre groupe.

**M. Sinclair:** Je pourrais peut-être mentionner un autre point.

**M. Kierans:** C'est très important. J'en suis très fier.

**M. Sinclair:** La Commission de la Fonction publique m'a informé il y a un certain temps que le 1<sup>er</sup> décembre 1968, le ministère des Postes était très loin sur la liste des emplois préférentiels dans la Fonction publique mais, au 1<sup>er</sup> décembre 1969, le ministère des Postes était en tête de la liste comme préférence de poste dans la Fonction publique.

**M. Kierans:** Les gens veulent aller là où il y a de l'action.

**Une voix:** Je croyais que tout était gelé. Je ne croyais pas qu'on engageait encore.

**M. Horner:** Il faut reconnaître qu'il y a de l'action.

**M. Skoberg:** Pouvez-vous me dire, monsieur le ministre, quels sont les ordres de renvoi pour Kates, Peat, Marwick and Co. au moment de leur affectation? Quel genre de mandat ont-ils reçu pour ce genre de rapport?

**M. Kierans:** En termes généraux, je n'ai pas le mandat précis que nous leur avons donné. Mais nous lui avons signalé qu'au Royaume-Uni, il y avait eu des études massives du fonctionnement du service postal, et qu'il y avait aussi eu un rapport présenté par l'ancien président de l'ATT, le rapport Kappel, aux États-Unis, sur les services postaux aux États-Unis. A la suite du rapport au Royaume-Uni, le gouvernement a décidé qu'il devait y avoir une modernisation massive du service postal au Royaume-Uni. Il a aussi été décidé que le meilleur moyen de le faire serait de créer une société de la Couronne. C'est le résultat d'un examen qui se fait partout au monde. La Commission Kappel a décidé presque les mêmes choses. Il fallait une corporation publique afin de lui donner la liberté voulue de se moderniser, etc. Voilà leur décision. Ici, au Canada, nous avions environ les mêmes problèmes. Je ne crois pas qu'il y ait au monde une autre société où on peut dire qu'il y a 7 ou 8 ans, qu'elle a investi pour 41,000 personnes la somme globale de \$15,000 aux fins du développement. Ce n'était

## [Text]

development. It was not the fault of the people in the Post Office. It was our fault because we never allocated the funds to them. In effect, the staff of the Post Office of the late sixties has been doing the work in roughly the same way as their grandfathers had done. Generally speaking we wanted out of Kates, Peat, Marwick and Co., in Gilbert and Sullivan terms, what a modern first-class post office looks like.

**Mr. Skoberg:** If we look at the Estimates, on page 2-20 it refers to the objective of the Post Office. It says:

...at reasonable rates and at a standard of service adequate to meet their needs...

and they are talking about the people of Canada. I can certainly substantiate the position here that I do not think that anybody goes into a district and tries to consult the users of that service to determine whether or not the service is necessary. I hope you do not use the same tactics as some railway companies I have seen that wherever their management happens to be present at a hearing they write down in a little book the names of the individuals referred to and then they catch hell afterwards.

**Mr. Kierans:** No, I think we have one or two problems here. I do not know how Mr. Faguy or Mr. Bond are going to write this. The regional and the district directors and the field people know what they are supposed to be doing. There is some evidence here that they have not been doing it all that well.

**Mr. Skoberg:** All right. The point that I am trying to make here, Mr. Kierans, is that I wonder whether or not you have considered sending people out across Canada and not just to the Ottawa, Toronto and Montreal areas to determine and forecast what standard of service is really required by the users. I think this is where the breakdown is at this particular time. At the same time I am wondering how many times have the officials of your department actually been out in the field to look at the situation first hand instead of trying to obtain an impression from something in a written letter?

**Mr. Kierans:** Those are good suggestions.

**Mr. Skoberg:** No. I am asking you how many times have the officials of your department been out?

**Mr. Kierans:** I know I have visited a great number of post offices and certainly Mr. Bond, knows the system. He has been in it for a number of years and knows the system inside out.

## [Interpretation]

pas la faute des gens des Postes. C'était de la nôtre, car nous n'avons jamais affecté les sommes voulues à cette fin. Le personnel des Postes vers la fin des années 60 faisait le travail de la même façon que leurs grands-pères. De façon générale, nous voulions obtenir de Kates, Peat, Marwick and Co. ce que l'on peut considérer comme un bureau de poste moderne et de première classe.

**M. Skoberg:** Si nous examinons les prévisions budgétaires, à la page 2-20, qui parlent des objectifs du bureau de poste, on dit: ...des tarifs raisonnables et selon les normes de service qui répondent à leurs besoins...

Il parle des Canadiens. Je ne crois pas qu'il convienne d'aller dans un district pour essayer de consulter les usagers pour déterminer si le service est nécessaire. J'espère que vous n'employez pas les mêmes tactique que certaines compagnies de chemin de fer. Là où la direction était présente à une audience, elle écrit dans un petit carnet les noms des particuliers en cause et ensuite leur mène le diable.

**M. Kierans:** Non, il y a là un ou deux problèmes. Je ne sais pas comment M. Faguy ou M. Bond vont rédiger ça. Les directeurs régionaux savent ce qu'ils doivent faire. On aurait une certaine preuve qu'ils ne l'ont pas fait aussi bien.

**Mr. Skoberg:** Ce que j'essaie de prouver, monsieur Kierans, est que je me demande si vous avez envisagé d'envoyer des gens par tout le pays, non pas seulement à Ottawa, Toronto, Montréal, pour essayer de déterminer et de prévoir quelle est la norme de service requise par les usagers. C'est là justement où on éprouve des difficultés à l'heure actuelle. Et je me demande en même temps, combien de fois les fonctionnaires de votre ministère se sont rendus sur place pour voir la situation, au lieu d'essayer d'obtenir une impression en leur adressant une lettre.

**Mr. Kierans:** C'est une bonne suggestion.

**Mr. Skoberg:** Combien de fois vos fonctionnaires sont-ils allés sur place?

**Mr. Kierans:** J'ai visité beaucoup de bureaux de poste. Il n'y a pas de doute que M. Bond connaît bien le système et qu'il est là depuis fort longtemps et le connaît de fond en comble.

## [Texte]

**Mr. Skoberg:** But there is a changing situation here.

**Mr. Kierans:** It is changing all the time.

**Mr. Skoberg:** Whether or not you visited central Canada or the East or the West is the position I am wondering about?

**Mr. Kierans:** Your suggestion, Mr. Skoberg, is I put these two gentlemen on the road.

**Mr. Skoberg:** I am not suggesting these two gentlemen. I am suggesting that we better have an over-all look to see whether or not the services of the people are being looked after.

**The Chairman:** Gentlemen, some of the members asked me a few minutes ago if we could adjourn at 5:30 p.m. until 8 o'clock tonight. Is it agreeable to the Committee?

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. Skoberg:** Put me at the bottom of the list again.

**The Chairman:** We still have nine more members who have asked to put questions. Is it agreed that we adjourn until 8 o'clock tonight?

**Some hon. Members:** Agreed.

## EVENING SITTING

• 2009

**The Chairman:** Gentlemen, we are ready to commence questioning. Mr. Pringle, you are first on the list.

**Mr. Pringle:** MR. Chairman, I have a very short question for the Minister having to do with where postage stamps are printed, and if all necessary investigation is done to ensure that volumes and so on are established in such a way as to maintain a good economic balance between cost and production.

**Mr. Kierans:** I will ask Mr. Sinclair to answer that question. They are actually printed here in Ottawa at the Canadian Bank Note Col. Ltd. or the British American Bank Note company, who print the money and where security is complete. There is a possibility that if other printing firms develop security systems we may give them a stamp from time to time.

**Mr. Pringle:** Have any stamps been printed outside Canada.

## [Interprétation]

**M. Skoberg:** Mais ça change d'une année à l'autre.

**M. Kierans:** Ça change tout le temps.

**M. Skoberg:** Je me demande si vous avez visité le centre du Canada, l'Est ou l'Ouest?

**M. Kierans:** Monsieur Skoberg, vous laissez entendre que je mette ces deux messieurs sur le chemin.

**M. Skoberg:** Je ne veux pas dire ces deux-là. Nous devrions jeter un coup d'œil d'ensemble pour voir si on s'occupe des services des gens.

**Le président:** Certains m'ont demandé si on pouvait ajourner à 5 heures et demie et revenir à 8 heures ce soir. Est-ce que le Comité est d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**M. Skoberg:** Mettez-moi au bas de la liste.

**Le président:** Nous avons encore neuf membres qui veulent poser des questions. Donc, est-ce que nous ajournons à 8 heures ce soir?

**Des voix:** D'accord.

## SÉANCE DU SOIR

**Le président:** Les questions peuvent commencer. M. Pringle, vous êtes le premier sur la liste.

**M. Pringle:** J'aurais une toute petite question à poser au ministre qui a trait à l'impression des timbres-postes, et toutes les enquêtes nécessaires pour s'assurer que le volume, etc., sont établis afin de maintenir un équilibre économique entre les frais et la production.

**L'hon. Eric Kierans:** Je demanderais à M. Sinclair de répondre à votre question. En fait, ils sont imprimés ici à Ottawa à la Canadian Bank Note Co. Ltée ou à la British American Bank Note Co. qui impriment les billets de banque et où la sécurité est absolue. Si jamais d'autres entreprises d'impressions adoptaient des systèmes de sécurité, nous pourrions leur donner l'impression d'un timbre de temps à autre.

**M. Pringle:** Est-ce qu'il y en a d'imprimés à l'extérieur du Canada?

## [Text]

**Mr. Kierans:** None.

**Mr. Pringle:** Thank you very much, Mr. Chairman.

**Le président:** Monsieur Godin.

• 2010

**M. Godin:** Merci, monsieur le président. Cet après-midi, d'autres députés ont parlé justement de la longueur des routes rurales et on a demandé quels étaient les critères du ministère. Pourrais-je savoir sur quels critères le ministère se base pour justifier un service journalier dans une région rurale? Combien faut-il d'abonnés par mille parcouru?

**M. Kierans:** Cela varie d'une région à l'autre; il y a une différence énorme, par exemple, entre des régions de l'Ouest et des régions plus peuplées du Québec et de l'Ontario. M. Faguy pourra vous expliquer certains critères.

**Mr. Bond:** For daily service on rural routes it is three or more customers to the road mile—that is a straight distance; for four times a week service it is two or more customers per road mile; for three times a week service it is one and a half or more customers to a road mile; and for twice per week it is one or more customers to the road mile.

**M. Kierans:** Est-ce que cela répond à votre question?

**M. Godin:** Oui. Je tenais à le faire préciser parce que justement j'ai échangé quelques lettres avec le ministère au sujet de la route rurale n° 2 de St-Raymond de Portneuf; il s'agissait d'une pétition venant de 11 familles de résidents, et de 3 familles d'estivants. A tout événement les maisons les plus proches sont situées à  $\frac{1}{2}$  mille l'une de l'autre et, dans le cas qui nous concerne, ces gens-là ne reçoivent le courrier que trois fois par semaine. Le Ministère m'a répondu ceci:

L'enquête que nous avons fait mener indique qu'on pourrait prolonger la route rurale n° 2 de St-Raymond pour desservir les onze résidents permanents et les trois estivants intéressés. Notre programme actuel d'économie nous impose cependant de renvoyer la mise en œuvre de ce projet à une date ultérieure.

Considérant les millions de dollars de profits réalisés depuis un an, depuis la fermeture de nombreux bureaux de poste dans d'autres régions, serait-il financièrement possible de desservir ces familles du comté de Portneuf?

**M. Kierans:** C'est un peu étrange. Mais je ne peux pas vous donner de réponse définitive dans ce cas particulier. Si vous m'écrivez

## [Interpretation]

**M. Kierans:** Aucun.

**M. Pringle:** Merci beaucoup, monsieur le président.

**The Chairman:** Mr. Godin.

**M. Godin:** Thank you, Mr. Chairman. This afternoon, other members discussed the length of rural routes, and a question was asked regarding the Department's standards in this respect. Might I know what standards the Department uses in order to justify daily service in a rural area? How many patrons do you have to have per mile along the route?

**M. Kierans:** It varies from one region to another. There is a tremendous difference, for instance, between western areas and the more heavily populated regions in Quebec and Ontario. Mr. Faguy will be able to explain some of the standards to you.

**Mr. Bond:** ... pour le service journalier des routes rurales, c'est trois clients ou plus par mille de route; pour un service de quatre fois par semaine, c'est 2 clients ou plus par mille de route parcourue; pour un service trois fois par semaine, c'est une personne et demie ou plus par mille. Pour deux fois la semaine, c'est une personne ou plus par route de mille parcouru.

**M. Kierans:** Does that answer your question?

**M. Godin:** Yes. I wanted to have it clarified, because I did have some exchange of correspondence with the Department with regard to Rural Route No. 2 in St. Raymond de Portneuf; this involved a petition from 11 families residing there and three families of summer residents. At any rate, the closest houses are located one half-mile apart, and in the case that we are now dealing with, they only receive mail three times a week. The Department replied as follows:

The inquiry we made indicates that we could extend R.R. No. 2 in St. Raymond for the 11 permanent residents and the three summer residents in question. At the present time, the austerity program necessitates the delaying of this until some later date.

Considering the millions of dollars in profits made in the last year since you closed down numerous post offices in other areas, would it be financially possible to service these families in the Portneuf riding?

**M. Kierans:** It is rather strange. But I really cannot give a final answer with regard to this specific case. If you write to me enclos-

## [Texte]

en ajoutant une copie de ces lettres, je vais demander à M. Bond de faire une enquête.

**M. Godin:** Merci beaucoup.

**The Chairman:** Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Mr. Kierans, what does it cost to put out a new stamp? I know you have given us the figure on many occasions but could you refresh my memory.

**Mr. Kierans:** I will ask Mr. Sinclair to reply. Are you concerned right now with a definitive stamp or a commemorative stamp—a Manitoba centennial or whatever it may be?

**Mr. Horner:** Yes. I really do not know the difference.

**Mr. Kierans:** The cost of a definitive stamp, one in which we print hundreds of millions, would be less.

**Mr. Horner:** I see.

**Mr. Kierans:** Let us say we put out 12 to 15 commemorative stamps each year. Perhaps we can give you an example.

**Mr. Sinclair:** As the Minister has said, the cost for any individual issue varies very substantially from a commemorative issue on which we would put a great deal of effort in art work. The commemorative issues for the Manitoba centennial and the Northwest centennial are examples. I do not have in front of me the quantities purchased of those particular stamps but I could get that information. Generally speaking, it could vary anywhere from \$10,000 for a very limited issue up to close to \$100,000 for a large-scale issue.

• 2015

**Mr. Horner:** I often have heard the complaint that there are too many new stamps throughout a given year. The Postmaster in my hometown, for example, is continually bombarded with new stamps. In your efforts to save money do you really feel it necessary to put out as many different kinds of stamps a year as you do?

**Mr. Kierans:** Of course there is a great demand for them, Mr. Horner, by philatelists around the world, and we always make a profit on those issues because so many of them are kept in private collections and so on. We restrict ourselves—we may vary by having an additional one—to one new stamp

## [Interprétation]

ing copies of these letters, I will ask Mr. Bond to look into the matter.

**Mr. Godin:** Thank you very much.

**Le président:** Monsieur Horner.

**Mr. Horner:** Monsieur Kierans, qu'est-ce que cela coûte d'émettre un nouveau timbre poste? Je sais que vous avez donné ce chiffre à plusieurs reprises mais c'est pour me rafraîchir la mémoire.

**Mr. Kierans:** Je demanderais à M. Sinclair de vous répondre. Monsieur Horner, qu'est-ce qui vous préoccupe à l'heure actuelle? Un timbre définitif ou un timbre commémoratif, par exemple, pour commémorer le centenaire du Manitoba ou peu importe?

**Mr. Horner:** Oui. Je ne connais pas la différence.

**Mr. Kierans:** Un timbre dont nous imprimons des centaines de millions coûterait moins cher.

**Mr. Horner:** Je vois.

**Mr. Kierans:** Supposons que nous publions 12 ou 15 timbres commémoratifs chaque année. Nous pourrions peut-être vous donner cela comme exemple.

**Mr. Sinclair:** Comme l'a indiqué le Ministre, le coût de n'importe quelle édition individuelle varie beaucoup selon l'effort artistique fourni. Le timbre pour commémorer le Centenaire du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest sont des exemples. Je ne sais pas si les chiffres sont exacts mais je pourrais peut-être vous obtenir ce renseignement. En général, cela pourrait varier de \$10,000 pour une édition limitée à \$100,000 pour une grande émission.

**Mr. Horner:** J'ai souvent entendu la plainte qu'il y a trop de nouveaux timbres au cours d'une année. Le maître de poste de ma ville, par exemple, est complètement bombardé de nouveaux timbres poste. Dans vos tentatives d'économiser un peu d'argent, croyez-vous que c'est vraiment nécessaire d'émettre autant de timbres variés au Canada?

**Mr. Kierans:** Il y a une très grande demande, monsieur Horner, de la part des philatélistes à travers le monde et nous faisons toujours un certain profit sur ces émissions en raison du fait que la plus grande partie sont gardées dans les collections privées. Nous pourrions peut-être nous limiter à

## [Text]

a month and that is considered to be modest and conservative in world philatelic services. You can go hog-wild on this and have 20, 30 or 40 but people across the world then tend to regard you as being somebody that exploits a situation, and there are many countries that do this.

**Mr. Horner:** I brought that up only because of your concerned effort to balance everything out.

**Mr. Kierans:** I think we actually make over \$2 million on the sales of these stamps a year.

**Mr. Horner:** How do you make money? Is there \$2 million worth of stamps not used?

**Mr. Sinclair:** No, sir. We have about \$2 million worth of philatelic revenue per year. That revenue alone is greater than the total production cost of all the stamps that we would buy in a year.

**Mr. Horner:** Is there any breakdown between regions in the Post Office Department?

**Mr. Kierans:** No, I do not think there is any way in which we could break it down—unless you are trying to do it now.

**Mr. Sinclair:** First of all, there is a breakdown of revenues. We have the revenue for each post office and the revenue by district and this can be consolidated into the revenue per region. When you get to the cost side of the picture, because there is so much movement and inter-office costs in the transportation of mail from one place to another it is almost impossible to come up with a definitive cost, a total cost.

**Mr. Horner:** You have a revenue figure per region?

**Mr. Sinclair:** Yes.

**Mr. Horner:** Basically there are four regions in Canada and you have a figure of revenue from those regions.

**Mr. Sinclair:** It is compiled this way. The four regions still are proposed. There is only one, a pilot region, that is beginning to come into effect yet. But for the regions that are proposed the revenues can be accumulated up to totals.

**Mr. Horner:** You have left me a little confused. Do you have four regions now, or are they being proposed?

## [Interpretation]

un timbre nouveau par mois ce qui est censé être très modeste ou conservateur dans les cercles de philatélie. Vous pourriez en avoir 30 ou 40 mais alors vous seriez considérés comme exploitant une situation. Certains pays le font d'ailleurs.

**M. Horner:** J'ai simplement soulevé la question en raison de cette tentative d'équilibrer votre budget.

**M. Kierans:** En fait, je crois que nous faisons un peu plus de \$2 millions par an grâce à la vente de ces timbres.

**M. Horner:** Comment faites-vous vos bénéfices? \$2 million en timbres qui ne sont pas utilisés?

**M. Sinclair:** Non. Nous avons environ \$2 millions en revenus de la part des philatélistes, ce qui est un revenu plus considérable que tout le coût de production de tous les timbres de l'année.

**M. Horner:** Est-ce qu'il y a une répartition par région au ministère des Postes?

**M. Kierans:** Non, je ne crois pas qu'on pourrait le faire par région, à moins que vous essayiez de le faire à l'heure actuelle.

**M. Sinclair:** Premièrement, il y a une répartition des recettes. Nous avons les recettes par bureau de poste et ensuite les recettes par district, et ensuite nous les consolidons par région. Du côté des frais, en raison des transferts et des transports entre les bureaux et pour le coût du transport du courrier d'une région à une autre, il est impossible d'en arriver à un coût total.

**M. Horner:** Mais vous avez un chiffre pour les recettes par région?

**M. Sinclair:** Oui.

**M. Horner:** Il y a 4 régions au Canada, et vous avez le chiffre des recettes.

**M. Sinclair:** Les 4 régions se trouvent être une proposition. Il n'y a qu'une région pilote qui entrera en vigueur sous peu. Mais pour les régions proposées, on pourra cumuler les recettes.

**M. Horner:** Vous avez déjà 4 régions? Je comprends mal.

## [Texte]

**Mr. Sinclair:** No, we do not have four regions now.

**Mr. Kierans:** We intend to have four regions. We have started only one. Basically, your question is what it has been over the years, how much revenue has been generated in the West and how much in the other regions?

**Mr. Horner:** Yes.

**Mr. Kierans:** As Mr. Sinclair says, this always can be accumulated up, and it is not very difficult because we know where the sales of stamps are and what each post office sells—even the smallest one.

**Mr. Horner:** Could you give the Committee those figures.

**Mr. Kierans:** What the revenues are by region?

**Mr. Horner:** Yes, just to give us some idea as to what we are talking about. As I said earlier, I was opposed to your objective, but seeing that you are the boss I might as well try to ascertain just what you are doing.

**Mr. Sinclair:** May I use 1968-69 as a base year, which is the last year for which we have our regional breakdown figures?

**Mr. Horner:** Good enough.

**Mr. Sinclair:** For the Atlantic region it would be in the order of a little over \$19 million; for the Quebec region, \$82.7 million; for the Ontario region, \$149.5 million; for the Western region it would be approximately \$82 million.

• 2020

**Mr. Horner:** Now could you give the Committee some idea what the expenditures are from the various regions?

**Mr. Sinclair:** That is one figure I cannot give you offhand. We do not compile expenditures by regions because of the reasons I mentioned before. With the inter-office costs in handling mail it is almost impossible to apportion them back to specific regions.

**Mr. Horner:** You could break down the 70 per cent involved in respect of labour by region.

**Mr. Sinclair:** Yes, that is right.

**Mr. Horner:** You have not done that.

**Mr. Sinclair:** No, I do not have that figure, but it can be obtained.

## [Interprétation]

**M. Sinclair:** Non. Nous n'avons pas 4 régions à l'heure actuelle.

**M. Kierans:** Mais nous avons l'intention d'avoir 4 régions. Nous n'en avons commencé qu'une seule. Mais, au fond, votre question est de savoir ce qu'ont été les recettes dans l'Ouest et dans les autres régions.

**M. Horner:** Oui.

**M. Kierans:** Ces chiffres peuvent toujours être ajoutés ensemble car nous savons où se font les ventes, même du plus petit bureau de de poste.

**M. Horner:** Est-ce que vous pourriez donner ces chiffres au Comité?

**M. Kierans:** Les recettes par régions?

**M. Horner:** Oui. Pour nous donner une idée de ce dont nous parlons. Comme je l'ai dit un peu plus tôt, je m'opposais à votre objectif, mais comme vous êtes le patron, je vais essayer de déterminer ce que vous faites.

**M. Sinclair:** Si vous me permettez de me servir de l'année 1968-1969 comme année de base, qui est la dernière année pour laquelle nous avons la répartition par district.

**M. Horner:** D'accord.

**M. Sinclair:** Pour la région de l'Atlantique, ce serait de l'ordre d'un peu plus de 19 millions de dollars; pour la région du Québec 32.7 millions de dollars; pour la région de l'Ontario, 149.5 millions de dollars; et pour la région de l'Ouest ce serait environ 82 millions de dollars.

**M. Horner:** Pourriez-vous donner au Comité une idée des dépenses dans les diverses régions?

**M. Sinclair:** Je ne saurais vous les donner immédiatement car nous ne calculons pas les dépenses par région, pour les raisons que j'ai déjà mentionnées. En raison des frais interbureaux, ce serait presque impossible de répartir les frais entre les régions.

**M. Horner:** Vous pourriez peut-être répartir les 70 p. 100 des frais de main-d'œuvre par région.

**M. Sinclair:** Oui. C'est exact.

**M. Horner:** Vous ne l'avez pas fait.

**M. Sinclair:** Non, je n'ai pas ces chiffres ici mais je pourrais les obtenir.

## [Text]

**Mr. Horner:** And you would not know the breakdown of the other costs.

**Mr. Kierans:** The other major one would be the transportation costs, but that is where a lot of difficulty would come in.

**Mr. Horner:** Why?

**Mr. Kierans:** How do you apportion the cost between Calgary and Vancouver, for example?

**Mr. Horner:** You run it all in the West. That would not be hard. You would only have difficulty between Calgary and Toronto, and railways are doing this all the time.

**Mr. Kierans:** I imagine we could do it. It would be lot of work, but we could do it.

**Mr. Horner:** If you really are attempting to balance your budget, would this not be worth taking a look at. The point I am getting at here is if you can say that the principle of pay as you go is good in the small areas—if my little post office should be closed down because it has a revenue of less than \$1,000 and only 24 people are using it—then it should be valid in the big areas. Do you see the point I am making?

**Mr. Kierans:** I see the point you are making.

**Mr. Horner:** It should be just as valid. If the principle is valid in one area it should be valid in a bigger area. The principle should run right through your whole argument and, as I said, I am opposed to the argument, but if you want to persist with it, then let us see how good it is. That is what I was attempting to do.

**Mr. Kierans:** The argument, Mr. Horner, really applies on one national over-all objective. I think from the revenue figures that Mr. Sinclair has given you, you can see that automatically Toronto and Ontario must do a great deal of subsidizing of the services in other parts of Canada, but can you say which part of Canada?

**Mr. Horner:** All right.

**Mr. Kierans:** You can say inside Quebec that the metropolitan region of Montreal must be running at a profit, but it would subsidize virtually the rest of the province or the greater part of the province.

**Mr. Horner:** You have walked right into a trap which I did not even intend to set. You said that one national over-all figure...

**Mr. Kierans:** Yes.

## [Interpretation]

**M. Horner:** Vous ne sauriez pas la répartition des autres frais?

**M. Kierans:** L'autre coût principal serait les frais de transports. Mais cela présente beaucoup de difficultés.

**M. Horner:** Pourquoi?

**M. Kierans:** Comment répartir les frais entre Calgary et Vancouver, par exemple?

**M. Horner:** Vous ne parlez que de l'Ouest. Vous n'auriez que de la difficulté qu'entre Calgary et Toronto. Les chemins de fer le font tout le temps.

**M. Kierans:** J'imagine qu'on pourrait le faire mais cela donnerait beaucoup de travail.

**M. Horner:** Si vraiment vous tentez d'équilibrer votre budget, est-ce que ça ne vaudrait pas la peine d'examiner cet aspect? Voici où je vais en venir. Si vous pouvez dire qu'on doit fermer un petit bureau de poste qui fait une recette inférieure à \$1,000 et qui ne dessert que 24 personnes, ce principe doit être valable pour une grande région. Vous voyez ce que je veux dire?

**M. Kierans:** Oui, je vois.

**M. Horner:** Si ce principe vaut pour une petite région, il vaudrait certainement pour une plus grande région. En fait, je m'oppose à cet argument mais si vous insistez, étudions-en la valeur. C'est ce que j'essaie de faire.

**M. Kierans:** L'argument, monsieur Horner, en fait, s'applique à l'échelle nationale. D'après les chiffres des recettes que M. Sinclair vous a donnés, vous verrez qu'automatiquement Toronto et l'Ontario subventionnent beaucoup les services d'autres parties du Canada. Mais de quelle partie?

**M. Horner:** D'accord.

**M. Kierans:** On peut dire qu'à l'intérieur du Québec, la région métropolitaine de Montréal doit certainement faire un profit mais en subventionnant la plus grande partie de la province.

**M. Horner:** Vous vous lancez dans un piège que je n'avais pas l'intention de vous tendre. Le chiffre national d'ensemble ...

**M. Kierans:** Oui.

[Texte]

**Mr. Horner:** ...is what you are going for.

**Mr. Kierans:** That is right.

**Mr. Horner:** And that you must take into consideration that this is what our approach is. All right. If that is your approach, then how can you discriminate against a 29-patron post office with a revenue of \$900 or \$999? How can you really rule that one out? It is still in Canada and those people still are good citizens, I would think, and so on and so forth. If you suggest that it should not be broken down into regions, I would argue, sir, that Montreal—and if you can find fault with this argument I would like to hear it—derives a great deal of business from the whole Province of Quebec. Montreal, or what I would call greater Montreal, has, let us say, half the population of Quebec.

**Mr. Kierans:** That is right.

**Mr. Horner:** Montreal is nearly the economic focal point for the whole economy of Quebec. Therefore, it should in a sense, in my logic, subsidize to quite a large extent the mailing of communications, of letters, of business letters and so on, throughout that whole area. Do you understand what I mean?

**Mr. Kierans:** Oh, yes, I see your point all right.

**An hon. Member:** The focal point for all of Canada.

**Mr. Horner:** Well, that could be argued.

**An hon. Member:** After separation.

**Mr. Kierans:** The point about your local post office with 29 patrons who buy \$999 worth of stamps in a year, is not peculiar to your area or to your riding. Again, this is a national policy to reduce the number of post offices and to use as a criterion the actual use. In other words, there has to be a cutoff point somewhere. You may argue it should only be \$500 or that...

• 2025

**Mr. Horner:** No, I am not arguing that at all.

**Mr. Kierans:** ...but let us say that this was done right across Canada from one end to another so it did not hit one particular province or area.

**Mr. Horner:** The point I am arguing is that there should be no figure used. There should be no figure used because in discontinuing a post office here and giving it a rural route or giving it a set of metal boxes on a corner, you are merely juggling your figures and your

[Interprétation]

**M. Horner:** ...est ce que vous recherchez.

**M. Kierans:** C'est exact.

**M. Horner:** Et il faut tenir compte de cette attitude. Très bien. Si c'est cela, comment pouvez-vous faire une distinction injuste entre un bureau de poste ayant 29 clients et une recette de \$900 ou de \$999? Comment pouvez-vous l'éliminer. Ils se trouvent au Canada et ces gens sont de bons citoyens. Alors, si vous suggérez qu'on ne devrait pas faire de répartir par région, je dirais—et si vous pouvez trouver un contre-argument j'aimerais bien l'entendre—que Montréal, fait un grand chiffre d'affaire grâce à l'ensemble du Québec qui se trouve être la moitié de la population du Québec.

**M. Kierans:** C'est exact.

**M. Horner:** Montréal se trouve être le point important de l'économie du Québec. Par conséquent, logiquement, Montréal devrait subventionner dans une très grande mesure l'expédition des lettres d'affaires par toute cette région. Comprenez-vous ce que je veux dire?

**M. Kierans:** Oui, je vois très bien.

**Une voix:** Le point principal pour tout le Canada.

**M. Horner:** On pourrait en discuter.

**Une voix:** Après la séance.

**M. Kierans:** Votre bureau de poste de 29 clients, ayant un chiffre d'affaire de \$999 en timbres par an n'est pas tout particulier à votre région ou à votre circonscription. Encore une fois, il s'agit d'une politique nationale pour essayer de réduire le nombre de bureaux de poste. Vous pourriez peut-être prétendre que ça devrait être \$500 ou que...

**M. Horner:** Non, non, je ne discute pas cela.

**M. Kierans:** Permettez-moi de vous dire que ceci a été fait d'un bout à l'autre du Canada, ce qui prouve que ce n'est pas particulièrement une province ou une région.

**M. Horner:** Ce que je prétends, c'est qu'on ne devrait pas employer un chiffre car si vous éliminez un bureau de poste en lui donnant une route rurale ou des casiers au coin de la route, ce que vous faites tout simplement, c'est de déplacer les chiffres de vos livres

## [Text]

accounts to make them look better. That is about all you are doing. You then cannot charge that post office with the loss, it is merely swallowed up by the bigger ones. All you are doing is...

**Mr. Kierans:** You have to use some criterion somewhere and let me give you another example. I was in Toronto with Mr. Faguy and Mr. Sinclair last Thursday night. We were looking at the results of some research that we had been carrying on inside Toronto. There are 1,900 mail boxes inside Toronto. On a particular pickup, of those 1,900 at a particular hour, 1,800 did not have a letter in them. So we looked at this and said that this was one hour at which we were not going to pick up letters any more.

**Mr. Horner:** Exactly.

**Mr. Kierans:** All right. Similarly at the same time you can look at the 1,900 mail boxes in Toronto and you can look at the total volume that you picked up in a mailbox, let us say, over a period of a week, but somewhere you have to set a figure. You say you will keep that mailbox there if two pounds of mail, or three pounds, or five pounds of mail is picked up in all the deliveries within a week, but you have to use some figures. It may be right, it may be wrong, but you use something to base your decisions on.

**Mr. Horner:** I am not disputing the fact that you have to use, I suppose, some criterion but a mailbox is an impersonal thing.

**Mr. Kierans:** Yes, but I know what has happened, Jack, in Toronto. I think what has happened there is that we have listened to a lot of members over the years, on both sides of the House, who have said that such and such a corner absolutely needs a mail box. All right, so we went ahead, but we never checked it. Now we are checking all of this. Suppose we decide that, all right, there are 200 of these boxes that really are surplus to the needs of Toronto. What happens then? All of the people to whom we give contracts to transport, to pick up mail and so on have 200 less calls to make, so the costs to the government and the taxpayer go down. We cannot make that kind of judgment if we say that every corner should have a mail box.

**Mr. Horner:** I really believe you could make some real savings there.

**Mr. Kierans:** Yes, in Toronto, but not in Alberta.

## [Interpretation]

pour que ça paraisse mieux. C'est tout ce que vous faites. Vous ne pouvez donc pas par la suite charger cette perte à ce bureau de poste puisqu'il sera tout simplement absorbé par des bureaux plus importants. Tout ce que vous faites...

**M. Kierans:** Il faut tout de même un critère quelque part et j'aimerais vous donner un autre exemple.

J'étais à Toronto avec M. Faguy et M. Sinclair, jeudi dernier. Nous examinions les résultats d'une recherche faite à Toronto. Il y a 1,900 boîtes aux lettres à Toronto. Pour une levée à une heure donnée, sur les 1,900, 1,800 ne contenaient pas une seule lettre. Nous nous sommes dit qu'alors, à cette heure-ci, on ne fera plus de levée.

**M. Horner:** Exactement.

**M. Kierans:** A la même heure, vous pourriez peut-être examiner les 1,900 boîtes postales à Toronto et le volume total au cours d'une semaine, mais il faut déterminer un chiffre tout de même. Vous allez décider de garder une boîte, contenant deux livres, trois livres, ou cinq livres de courrier toutes les levées d'une semaine. Mais il vous faut un chiffre tout de même. Il sera peut-être juste, peut-être pas. Mais au moins vous aurez quelque chose sur quoi fonder une décision.

**M. Horner:** Je ne conteste pas le fait qu'il vous faut un critère mais une boîte aux lettres est une chose impersonnelle.

**M. Kierans:** Oui, mais je sais ce qui s'est produit, hier, à Toronto. Nous avons écouté beaucoup de députés au cours des années de tous les côtés de la Chambre. On prétendait qu'à tel ou tel coin, on avait absolument besoin d'une boîte aux lettres. Alors, nous l'installons et nous ne la vérifions jamais. Nous sommes en train de toutes les vérifier. Supposons maintenant que nous décidions qu'il y en a 200 de ces boîtes qui sont vraiment superflues pour ce qui est des besoins de Toronto. Qu'est-ce qui arrive? Tous ces gens à qui nous donnons des contrats pour le transport et la levée du courrier ont 200 arrêts de moins à faire. Alors, les frais pour le gouvernement et le contribuable baissent. Mais nous ne pouvons dire cela si chaque coin doit avoir une boîte aux lettres.

**M. Horner:** Je crois que vous pourriez vraiment faire des économies.

**M. Kierans:** Oui, à Toronto, mais non pas en Alberta.

## [Texte]

**Mr. Horner:** That is right, that is right, and I will tell you why, because Joe Blow still lives out there and nobody is going to get the mail to him other than you people, whereas in Toronto he can pick up the mail or deposit a letter at seven different places. But Joe Blow is still living out in the hinterlands or whatever you might call it. You may get a change in your bookkeeping, but I doubt very much whether you have made a saving anywhere like \$1,311,000 by closing down the 1,300 post offices. I doubt very much that you have made anything like that amount of money in the closing down of 1,348 post offices. It is merely a shift in your bookkeeping.

**The Chairman:** Mr. Korchinski.

**Mr. Korchinski:** I think it was suggested that the district inspector did visit some of these places where the post offices were scheduled to be closed down. I would assume that these inspectors give you a fairly thorough report of their findings and so on, and that these would be available to you and to your Department for study, would they not?

• 2030

**Mr. Kierans:** That is right.

**Mr. Korchinski:** Is this carried on in all the areas where a closing down of post offices is scheduled? If there are reports from certain areas that they are not satisfied, do you go back again?

**Mr. Kierans:** Oh, yes, that is right, because I have to satisfy the member of Parliament who writes me, as Mr. Godin has just done. Sometimes they are not satisfied with the explanation and, bang, I have to ask for further justification from Mr. Faguy. I know that we get these representations all the time and we do review them and we do change our mind.

**Mr. Korchinski:** If an inspector had gone into a particular area and if you asked him for a chronology of his activities on that day or two or three days, or whatever it was, he should just about be able to give it to you, would he not?

**Mr. Kierans:** Well, he would have had to file a report with his field director and that report would have to stand up in this case under the criticism of a member of Parliament who probably would know the region better than he did.

**Mr. Korchinski:** Therefore in this case a member of Parliament should normally have access to this type of a report. Would this not be so?

## [Interprétation]

**M. Horner:** Oui, c'est exact. Je vais vous dire pourquoi. Parce que monsieur Untel demeure toujours là-bas et personne, sauf vous, ne lui livrera son courrier. A Toronto, il peut aller chercher son courrier ou le déposer à sept endroits différents. Mais celui qui demeure dans le bois, dans les Prairies, peu importe. Vous auriez peut-être un changement dans votre comptabilité, mais je doute fort que vous ayez épargné de l'argent ou un chiffre comme \$1,300,000 en fermant 1,300 bureaux de poste. Je doute que vous ayez épargné cette somme en fermant vos 1,348 bureaux de poste. C'est tout simplement un jeu d'écritures.

**Le président:** M. Korchinski.

**M. Korchinski:** Je pense qu'on a dit que des inspecteurs de district ont visité ces endroits où les bureaux de poste doivent être fermés. Donc, je suppose que ces inspecteurs vous donnent un rapport complet quant à leurs conclusions et que ceci sera disponible à votre ministère.

**Mr. Kierans:** C'est bien cela.

**M. Korchinski:** Dans tous les secteurs, où l'on compte fermer des bureaux de poste, ceci se fait, n'est-ce pas? Si vous avez des rapports de certaines régions où on n'est pas satisfait, est-ce que vous renvoyez vos inspecteurs?

**M. Kierans:** Oui. Je dois évidemment donner satisfaction aux députés qui m'écrivent, comme M. Godin, par exemple. Si on n'est pas satisfait des explications, alors, les gens rappellent et je dois demander d'autres justifications à M. Faguy. Je sais que nous avons ces instances qui nous sont présentées constamment et nous révisons, nous changeons parfois d'idée.

**M. Korchinski:** Si un inspecteur va dans une région et si vous lui demandez la chronologie de ses activités au cours d'un, deux ou trois jours, il doit vous dire ce qu'il a fait, n'est-ce pas?

**Mr. Kierans:** Eh bien, il doit présenter évidemment un rapport à son directeur régional, et ce rapport doit être justifié et résister aux critiques d'un député qui connaît la région mieux que lui.

**M. Korchinski:** Alors, en pareil cas, un député devrait normalement avoir accès à ce rapport. Est-ce que ce n'est pas le cas?

## [Text]

**Mr. Kierans:** Well, this is internal administration. How far you go with this, Mr. Korchinski, I would think...

**Mr. Korchinski:** Yes, but where does the member of Parliament fit in here. I would like to see who was interviewed and on whose judgment the man relied. I have had in my experience here in a few years some very funny reports coming out from inspectors including your Department and they have gone to some people that I would not necessarily—well, they are equally valid in overall assessment of the situation and I think they would be biased, without mentioning anything other than suggesting perhaps they would have some political bias.

**Mr. Kierans:** Well no.

**Mr. Korchinski:** On that basis all I am saying is that if this information is available to me or to anyone else, I am not suggesting that this is a thing that is carried on at all times, but I want to assure myself for my own satisfaction and for the satisfaction of those people who are going to be affected that this is not the case.

**Mr. Kierans:** I will tell you what happened in the three Western Provinces. I cannot give you the exact month, but it was sometime last August or early September. A series of complaints came in from members of all parties, all sides of the House, in the three Western Provinces because, let us say, Ottawa or I had laid down certain criteria about when you close post offices. They would have a different application in Quebec or Ontario, or even the Maritimes than they would in the West. It was quite clear to us that the closing down of post offices and saying there was alternative facilities available in the next village did not mean the same thing when you said it in Saskatchewan, for example, as when you said it in Nova Scotia or New Brunswick, because the distances were something completely different.

I recall very clearly writing a rather long letter summarizing a great many of these valid criticisms to Mr. Faguy. A week later or about that he came back saying that there had to be a different approach in the three Western Provinces, Saskatchewan first and I do not know which of the other two was second.

**Mr. Korchinski:** What do you mean by a different approach? The distances were different?

**Mr. Kierans:** Yes. It was not just that simple to say: "Well there was another post

## [Interpretation]

**M. Kierans:** Eh bien, il s'agit d'un rapport d'administration interne. Je ne sais pas jusqu'où vous pouvez aller...

**M. Korchinski:** Où le député intervient-il là? Je voudrais savoir qui a été interviewé et sur quel jugement on s'est fondé. D'après mon expérience personnelle, il y a quelques années, j'ai vu certains rapports assez drôles venant de certains inspecteurs, y compris de votre Ministère. Je pense que c'est peut-être assez valable, en ce qui concerne l'évaluation globale de la situation, mais parfois ça peut être soumis à des préjugés, parce que peut-être qu'il y a une orientation politique...

**M. Kierans:** Bien, non.

**M. Korchinski:** Tout ce que je dis ici, c'est si ces renseignements sont disponibles pour tout le monde. Je ne veux pas laisser entendre que ce sont des choses qu'on fait tout le temps, mais je voudrais me rassurer, juste pour ma propre satisfaction, et pour celle aussi de ceux qui sont touchés que tel n'est pas le cas.

**M. Kierans:** Je vais vous dire ce qui s'est passé dans les trois provinces de l'Ouest. Je ne puis pas vous donner le mois exact, mais je pense que c'était en août dernier, ou début septembre. Il y a eu une série de critiques qui ont émané de divers députés des partis de la Chambre, des trois provinces des Prairies, alors qu'Ottawa ou moi-même avions précisé des critères de fermeture des bureaux de poste. Il y a différentes applications au Québec, dans les Maritimes, en Ontario et dans l'Ouest. Il était bien évident à nos yeux que la fermeture d'un bureau de poste, à condition qu'il y ait des solutions de recharge dans un village, ne signifie pas la même chose pour le sud de la Saskatchewan, que pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse, parce que les distances sont différentes.

Je me souviens très bien d'avoir écrit une longue lettre pour résumer ces idées afin de répondre à ces critiques valables, et c'est à M. Faguy. Une semaine plus tard environ, il est revenu et il m'a dit qu'il fallait une méthode différente pour les trois provinces de l'Ouest: la Saskatchewan d'abord. J'ai oublié quelle était le deuxième.

**M. Korchinski:** Que voulez-vous dire par «méthode différente»? Les distances étaient différentes?

**M. Kierans:** Oui. Ce n'était pas aussi simple que de dire, il y a un autre bureau de poste

## [Texte]

office in the next village," because the next village might have been 14 miles away or it might even have been 9 miles away.

But the other point that we are making, perhaps the whole orientation, you can say that a village is 9 miles away, but that means going 90 miles in the opposite direction to what you would normally go if you were going to a larger centre. Let us say you were going into Oxbow or something like that for your shopping and everything else. If such a village had been between the one that had lost its post office and Oxbow, it would have been different, but such a village may have been 9 miles in the opposite direction where no one ever went.

• 2035

**Mr. Korchinski:** Let me perhaps illustrate my concern here in that I have had some very unfortunate experiences, not necessarily during your period as Minister, sir. I think my experience would lead me to come to some conclusion here that some of the judgments that have been made and some of the closing down and so on were not necessarily strictly on a dollars and cents basis. I say that for some reason. For example, I want to find out what happened somewhere in Nova Scotia without having a direct interest in that post office, whether I would be provided a chronology of that district supervisor's activities for two or three days while he was inspecting a particular post office.

**Mr. Kierans:** I think this is internal work. If we did it in a particular instance we would have to do it for all our 48,000 employees; where do you draw the line? I do not think you are trying to suggest that there may be some effort on the part of field representatives to please a particular regime: a Conservative Postmaster, because there is a Conservative government; a Liberal Postmaster, because there is a Liberal government. I have never found any of that. I have found the reverse, and I do not even think the reverse is true either. You mentioned Halifax, I was in Halifax...

**Mr. Korchinski:** I am just throwing that out.

**Mr. Kierans:** I wish Mr. McCleave were here; he knows...

**Mr. Korchinski:** I was just throwing that out as an example.

**Mr. Kierans:** ...in the Wentworth valley, I went to a meeting of the Liberals at the Century Club in Halifax; we all have them; you know, you rich Tories too.

## [Interprétation]

dans le village voisin. Le village voisin pouvait être à quatorze milles ou neuf milles.

Un autre point a été soulevé, peut-être toute l'orientation. Il pouvait être à neuf milles dans la direction opposée à une grande ville, par exemple à 90 milles d'où vous vous rendez normalement, si ce village là avait été entre votre foyer et la grande ville. Si c'est dans la direction opposée, personne ne va par là.

**M. Korchinski:** Permettez-moi d'illustrer ma préoccupation. J'ai eu des expériences malheureuses pas nécessairement au cours de votre mandat de Ministre, mais qui me permettent de conclure que des bureaux de poste n'ont pas été fermés simplement pour des raisons économiques. J'ai de bonnes raisons de le dire. Si, par exemple, je voulais savoir ce qui se passe en Nouvelle-Écosse, sans m'intéresser particulièrement à un bureau de poste là-bas, est-ce qu'on me donnerait la chronologie de l'activité du surveillant de district, par exemple, pendant deux ou trois jours alors qu'il inspectait un bureau de poste précis?

**M. Kierans:** Je pense qu'il s'agit d'administration interne. Si nous le faisions, il faudrait le faire pour nos 48,000 employés. Il faut savoir s'arrêter. J'espère que vous ne voulez pas dire que des directeurs régionaux font des efforts pour plaire à un régime particulier: un chef de bureau conservateur parce qu'il y a un gouvernement conservateur; un chef de bureau libéral parce qu'il y a un gouvernement libéral. Je n'ai jamais vu ça. Je ne pense même pas que l'opposé soit vrai. Vous parlez d'Halifax. J'étais à Halifax.

**Mr. Korchinski:** C'était pour parler.

**Mr. Kierans:** J'aimerais que M. McCleave soit là. Il sait...

**Mr. Korchinski:** C'était juste un exemple.

**Mr. Kierans:** ...dans la vallée de Wentworth. Je suis allé à une réunion des libéraux au club Century. Il y a des conservateurs qui sont riches également.

## [Text]

**Mr. Korchinski:** After the White Paper? We are not rich anymore.

**Mr. Kierans:** At any rate the criticism was that I was closing down too many post offices. So I tried to ride my way through this and it was late at night and so on, and finally one Liberal said: "Well damn it, o.k., you have to close them down, but why do they always have to be Liberal ones?" I denied this, the same as I would deny that they always had to be Conservative.

So I know the Wentworth valley. He said: "You know the Wentworth valley, there were three post offices within a very short distance, two of them Liberal and one Conservative and you closed the two Liberal." I asked him what the location was and it so happened it was true. But it was a correct decision on the part of whoever made the decision, because the Conservative one was in the centre of the three and that was obviously the one to keep open.

**Mr. Korchinski:** All I can say is if the shoe fits, steal it. In other words, what you are telling me is that you would not be able to provide me, even privately, with a sort of a detailed report as to where that man had gone to get his information.

**Mr. Kierans:** I think the best way to do that, Mr. Korchinski, is by simply taking your letter and if your letter is a good analysis of it we compare that with the report; and there is no more whitewashing of the report. We set it up against the valid criticism in your area and if they stand up...

**Mr. Korchinski:** No, the only thing...

**Mr. Kierans:** ...we reverse the decision.

**Mr. Korchinski:** ...is you are throwing up against me and perhaps a lot of the rural area is that this thing is not paying and if these people start from that base of course it is not paying in terms of dollars and cents. But is it paying in terms of the amount of money it is going to cost these people eventually? Now you might have saved \$1,300,000 all across Canada, but it may have cost the people who have to travel to these central towns \$2 million in the over-all picture.

Now you are not looking at that aspect of the whole thing and I do not think you should be able to even regard it in that light. You are looking at it from your own balance sheet and this is what you are interested in only. You are very impersonal about the whole thing; I have to look at it from a different point of view. This is why I am suggesting

## [Interpretation]

**M. Korchinski:** Après le Livre blanc? Nous ne sommes plus riches.

**M. Kierans:** La critique était que je fermais trop de bureaux de poste. Finalement un libéral m'a dit: pourquoi devez-vous toujours fermer les bureaux de poste dirigés par un maître de poste libéral?

A Wentworth Valley, il y avait trois bureaux de poste à faible distance, deux étaient libéraux et un était conservateur. Vous avez fermé les deux libéraux. Eh bien, c'était vrai. Mais c'était une décision tout à fait juste parce que le bureau de poste conservateur était au centre de la région.

**M. Korchinski:** Autrement dit, vous ne pourriez même pas me dire, même à titre privé, où cet homme a obtenu ce renseignement.

**Mr. Kierans:** Je pense, monsieur Korchinski, que nous allons prendre votre lettre, et si elle est une bonne analyse de la situation, nous la comparerons avec le rapport. Ensuite, nous comparerons avec les critiques valables de votre région, et si ces critiques résistent à l'analyse ..

**Mr. Korchinski:** Non, la seule chose...

**Mr. Kierans:** ...nous réserveron la décision.

**Mr. Korchinski:** Un bon nombre de régions rurales font face à ces problèmes et si les gens partent de cette base, évidemment, ce n'est pas payant. Mais est-ce que c'est rentable en argent qu'il en coûtera à ces gens? Vous pourriez épargnez \$1,300,000 dans tout le Canada, mais ceci peut coûter aux gens qui doivent se rendre aux villes centrales, \$2 millions au total. Je pense qu'il faut tenir compte de cet aspect.

Vous regardez ça tout simplement d'un point de vue d'équilibre et de bilan financier. Vous êtes impersonnel. Moi, je regarde ça d'un point de vue différent. Voilà pourquoi je dis que les gens qui font cette évaluation vont d'une localité à une autre. Ceci s'est produit. Je le sais par expérience.

## [Texte]

that perhaps the people who make this assessment simply go to one spot or to another spot; and I have seen this happen and I say this because I have had good information because of my experience.

But at any rate even if you are not going to provide that information I think the people in the district are very familiar with what goes on and pretty soon everyone begins to compare notes. You are dealing with a small community in effect and everyone begins to compare notes and they know exactly where that inspector had gone. If you do not want to provide it for me I can get it from the community.

**Mr. Kierans:** I think when the results of this exchange between us are known, the Deputy Minister and the Assistant Deputy Minister in charge of operations are going to make very sure that the analysis of the rest of those we are doing are going to be very complete and very objective. Your other point is quite a valid one. We may save \$1.3 million and it may cost more than that to the people who are deprived of the service. This is possible.

**Mr. Korchinski:** I assure you, it is not only in the last couple of years this has happened. This is a continuing thing and is very annoying to a Member as well as to the people in the district who simply think they are being ignored as many have pointed out.

Let me go on to something else. Have postmasters in local districts received any raises in the last year or two?

**Mr. Kierans:** Yes. Mr. Faguy can give you the details of the last one, the contract for which was signed in August or September of 1968—about September, I believe it was—and since then, we have come to another agreement with them. At least, the negotiations are completed but the agreement is subject to ratification by the postmasters. I believe it is a three-year agreement?

**Mr. Faguy:** Yes, it is.

**Mr. Korchinski:** How does this apply to the rural postmaster? Equally across the board?

**Mr. Kierans:** Oh yes. Whatever it is for the three years, it applies to everyone.

**Mr. Korchinski:** Did you at any time approach some of these postmasters where you are closing offices—and they are the ones that are particularly affected because they are the centre of the community, be it away from a railway or whatnot—and ask them if they would work under contract to give mail service for two days a week, on Tuesdays and

## [Interprétation]

Mais, en tout cas, même si vous ne pouvez pas fournir ce renseignement, les gens du district savent très bien ce qui se passe et bien-tôt on compare ses notes. Il s'agit évidemment d'une petite collectivité, alors les gens comparent et savent très bien où les inspecteurs sont allés. Alors si vous ne voulez pas me fournir ces renseignements, je pourrai les obtenir de la collectivité.

**M. Kierans:** Je pense les résultats de nos échanges seront que le Sous-ministre et le Sous-ministre adjoint qui s'occupent des opérations, s'assureront que l'analyse soit très complète et très objective. L'autre point est tout à fait valable. Vous pouvez épargner, par exemple, \$1.3 million mais il pourra en coûter davantage aux gens privés du service. C'est possible.

**M. Korchinski:** Ce n'est pas simplement depuis deux ans que ça se passe. C'est permanent et tout à fait ennuyeux d'ailleurs pour un député de même que pour les gens du district qui estiment qu'on les ignore, comme beaucoup l'ont dit.

Est-ce qu'il y a eu des augmentations des maîtres de poste au cours des deux dernières années?

**Mr. Kierans:** Oui. Monsieur Faguy pourra vous donner le détail de la dernière dont le contrat fut signé en août ou septembre en 1968. Depuis lors, nous avons conclu une entente avec eux. Les négociations sont terminées et vont être ratifiées par les maîtres de poste. C'est une entente de trois ans?

**Mr. Faguy:** Oui.

**Mr. Korchinski:** Est-ce que ceci s'applique à tous les maîtres de poste?

**Mr. Kierans:** Oui. Quel que soit le taux pour les trois années, il s'applique à tout le monde.

**Mr. Korchinski:** Est-ce que vous avez contacté ces maîtres de poste dont vous fermez les bureaux? Leur avez-vous demandé, s'ils travaillerait sous contrat pour un traitement moins élevé afin d'assurer les services deux jours par semaine, le mardi et le samedi, à un salaire plus bas, afin de fournir ce service à la collectivité?

## [Text]

Saturdays or whatever arrangement you could possibly make, at a lower salary in order to provide service to the community? And did they reject you, or what was the response?

**Mr. Kierans:** No. I would certainly consider that that was personal blackmail. I would be putting the federal government in the position of saying: "Well, you, Mr. Jones, we are paying you \$1,700 a year. We cannot afford it but we will pay you \$922. Take it or leave it." That amounts to completely unequal bargaining power and is, really, blackmail.

As Mr. Faguy just mentioned, the Canadian Postmasters' Association would not stand for it but let us just say that is another convincing argument. No. We decided that these offices were not yielding sufficient services to justify their cost and then, depending upon the conditions, decided whether to eliminate or retain them. I could not see myself doing that now. I do not remember getting more than two or three letters at the most from postmasters who have made this suggestion to us but we have always written to them politely, saying that this was not possible.

**Mr. Korchinski:** In other words, you could not possibly entertain the idea. And yet, in the last couple of years, there have been increases in postmasters' salaries which brought postmasters the position where it was no longer a paying proportion to maintain them.

**Mr. Kierans:** But it would bring the alternative service, for example, to an equivalent position. The prices are going up in every sector, not just the salaries of postmasters. The rural route contract, his gas and his oil, and the value he puts on his own time, all these are going up. It is a question of which is going up faster than the other.

• 2045

**Mr. Korchinski:** No, but you increase the amount the postmaster receives, you increase the amount he gets for his rent, and then, all of a sudden, you say to him that this is no longer a paying proposition, that he has nothing now. Perhaps this kind of decision was made because of the stronger elements in bigger centres like Toronto and Montreal where, because of the fact that these areas have big memberships, they have a control over these outlying areas. Yet these outlying areas were not necessarily asking for this sort of increase. They were simply sucked into the whirlpool, and there they were.

These people were willing to provide that type of service. They were not signing petitio-

## [Interpretation]

**M. Kierans:** Non. Je pense que ce serait du chantage et nous metterions le gouvernement fédéral et moi-même dans une situation suivante: vous, monsieur Jones, on vous paie \$1,700 par année. On va vous payer \$922. C'est à prendre ou à laisser. C'est tout à fait injuste et c'est du chantage.

M. Faguy vient de mentionner que l'association des maîtres de poste n'accepterait certainement pas cela. C'est un autre argument convaincant. Nous avons décidé que ces bureaux ne justifiaient pas les coûts et nous les avons gardés ou supprimés selon la situation. Je ne ferais certainement pas ceci. Je ne me souviens pas avoir reçu plus de trois lettres de maîtres de poste qui nous ont fait cette suggestion mais nous avons toujours refusé poliment en disant que ce n'était pas possible.

**M. Korchinski:** Autrement dit, vous ne pouvez pas du tout donner suite à mon idée? Pourtant, il y a eu des augmentations depuis deux ans si bien que, maintenant, ce n'est plus payant de maintenir ces services.

**M. Kierans:** Cela amènerait le deuxième type de service à une situation équivalente. Les prix augmentent dans tous les secteurs de l'économie et pas seulement les traitements des maîtres de poste. L'essence, l'huile, le temps et tout ça, coûtent plus cher. Alors, il s'agit de savoir quel secteur augmente plus que l'autre.

**M. Korchinski:** Vous augmentez le traitement des maîtres de poste puis soudainement vous dites que ce n'est plus rentable. Peut-être que cette décision a été prise à cause d'éléments plus forts comme à Toronto et Montréal, parce que ces régions ont beaucoup de membres et peuvent avoir un contrôle sur les régions éloignées. Mais ces régions éloignées ne demandent pas nécessairement une augmentation. Ils ont été attirés en somme dans un tourbillon.

Ce ne sont pas ces gens qui signaient les pétitions. Je sais où ont eu lieu les grèves, où

## [Texte]

tions and so on. I know where the strikes were; I know where the trouble was. It was not any of these smaller post offices along the line and yet these are the ones that have been penalized because of the actions of some of these other areas. Can you not separate the two groups and come out quickly with two policies, one governing the rural areas and the other, the urban areas?

**Mr. Kierans:** The professional association controlling the affairs of the postmasters would not accept it. And while what you say is strictly true for a great many people, I doubt very much that it would be for the majority.

With respect to your argument, we make the comparison between a post office and an alternative rural route at a given point in time so that, if the postmaster gets an increase later than that, that does not change the decision that was made. It could not because you have to expect that the other side of it went up at an equivalent rate also. So that, at another point in time, two years along the road, roughly the same comparison would be made and the same decision taken.

Nevertheless, you have a very good point. It is true, but it is true also of unions. A union pulls a strike vote and maybe the more militant groups in the larger centres want it more than the people in the rural areas. But we have to live with it.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, this would be my third time so, if you want, pass me by for now. Though I have not finished.

**The Chairman:** Mr. Turner.

**Mr. Turner (London East):** Mr. Chairman, Mr. Minister. On this retraining program, you are going to spent \$1.5 million on 6,000 employees. After the 6,000 employees are retrained, does the program finish? Or are you going to have...?

**Mr. Kierans:** Oh, no. I am sorry if I gave that impression. It is a continuing program.

**Mr. Turner (London East):** Will these 6,000 employees be taken from branches of the post office service all across Canada?

**Mr. Faguy:** We may have given the wrong impression here. These are supervisors. But this is not the only training program. We put some emphasis on the labour relations training program but we also have a number of

## [Interprétation]

est le malaise. Ce ne sont aucun des petits bureaux et pourtant ce sont ceux justement qui sont pénalisés à cause de l'action des autres centres. Est-ce que vous ne pourriez pas séparer les deux secteurs, villes et campagnes, afin d'arriver à présenter deux politiques, une pour les campagnes et l'autre pour les villes.

**M. Kierans:** L'association professionnelle qui s'occupe des affaires des maîtres n'accepterait pas cela. Bien que ce que vous dites soit strictement vrai, cela ne le serait pas pour la majorité.

En ce qui concerne votre argument, nous avons fait une comparaison entre les bureaux de poste et les routes rurales à un moment donné de façon que si le maître de poste obtient une augmentation après ceci, cela ne change pas notre décision. On ne pourrait pas le faire parce qu'il faut s'attendre que les autres auront également une augmentation équivalente si bien qu'à un autre moment donné, deux ans après, la même comparaison se ferait et la même décision serait prise. Mais vous avez un point fort intéressant. C'est vrai avec les syndicats aussi. Par exemple, si un syndicat décide une grève, les militants dans les grandes villes la désirent plus que dans les régions rurales. Il faut accepter le fait.

**Le président:** M. Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, ce sera la troisième fois que je prendrais la parole. Bien que je n'aie pas fini, vous pouvez me passer pour cette fois.

**Le président:** Monsieur Turner.

**M. Turner (London-Est):** Monsieur le président, monsieur le ministre. Vous allez dépasser \$1.5 million pour 6,000 employés qui profiteront de ce programme de recyclage. La formation de ces 6,000 employés marquera-t-elle la fin du programme? Ou bien aurons-nous...

**Mr. Kierans:** Non certes. Je m'excuse si j'ai donné cette impression. Il s'agit d'un programme permanent.

**Mr. Turner (London-Est):** Ces 6,000 employés viennent-ils des services postaux de tout le Canada?

**Mr. Faguy:** Nous avons peut-être créé une mauvaise impression ici. Il s'agit de surveillants. Mais ce n'est pas le seul programme de formation. Nous avons insisté sur la formation en relations industrielles, mais nous

## [Text]

other programs relating to postal clerks being trained for their sorting area, the retraining of people, people going on courses at universities or to various seminars. It includes all of the training, not just of supervisory training.

**Mr. Turner (London East):** I understand that you are waiting for a study on transportation costs. Can you tell me the difference in handling costs between shipping mail by rail and by truck? Say between Toronto and Windsor.

**Mr. Kierans:** We have a new director of our Transportation Branch but I did not bring him here. One of the reasons we are going more for trucking than rail is that it is a much more flexible service. The hours are not as statutorily laid down. I think part of it would certainly relate to the cost, too, but unfortunately, Mr. Turner, I could not give you that right now.

**Mr. Turner (London East):** You seem to have run into trouble once you took the mail off the trains, leading to the backlog at Toronto and Montreal. The mail used to be sorted on the trains.

**Mr. Kierans:** Tom, I do not know if you heard that but Mr. Turner said we began to have most of our trouble after we took the mail off the trains because that was where we used to do all the sorting. But there must be some advantages to sending it by air?

• 2050

**Mr. Bond:** There definitely is, sir. One of the main reasons for shifting from rail was simply that the trains no longer gave us the type of service that we were seeking. Times of trains were no longer geared to our particular needs.

In the RPO, at one time, they had enough trains on to enable us to choose the type of service that we could make use of. But with the cutback in the RPO services by the railroads themselves, the elimination of trains, of baggage-car services, and so on, we had to swing into our own contractual services by highway. We were able to set these up at times suitable to meet our own service needs and certainly the cost was more than competitive.

**Mr. Turner (London East):** The Post Office in Windsor own their own mail trucks and provide the service themselves. In London,

## [Interpretation]

avons un certain nombre d'autres programmes relatifs aux commis des postes qui seront formés pour leur zone de tri. Nous avons le recyclage de personnes qui fréquentent les universités ou qui assistent à des colloques. Il ne s'agit pas simplement de la formation des surveillants, mais de tout le recyclage.

**M. Turner (London-Est):** Je crois savoir que vous attendez une étude sur le coût des transports. Est-ce que vous pouvez nous dire quelle est la différence de coûts entre le transport par chemins de fer et par camions; mettons par exemple, entre Windsor et Toronto?

**M. Kierans:** Nous avons un nouveau directeur des services de transport, mais je ne l'ai pas amené ici. Je dirais que l'une des raisons pour lesquelles nous demandons davantage les services de camionnage que de chemin de fer, c'est que le service est beaucoup plus souple. Et les heures conviennent mieux, sont moins rigides. Je pense qu'il s'agit aussi du coût, mais malheureusement, monsieur Turner, je ne peux pas vous donner ces renseignements dès maintenant.

**M. Turner (London-Est):** Il semble que vous avez rencontré des difficultés une fois que vous avez retiré le courrier des trains pour aller l'accumuler à Toronto et à Montréal. On avait l'habitude de trier le courrier à bord des trains.

**M. Kierans:** Tom, avez-vous entendu ce que M. Turner a dit. Nous avons commencé à avoir nos ennuis quand nous n'avons plus confié le courrier aux chemins de fer, parce qu'on faisait le tri dans les wagons. Il y aurait peut-être certains avantages à l'expédier par avion?

**M. Bond:** Certainement, monsieur. L'une des principales raisons, c'est que les trains ne nous donnent plus le service dont nous avions besoin. L'horaire des trains ne convenait plus à nos besoins particuliers. Par exemple, autrefois pour la poste ambulante, il y avait suffisamment de trains pour nous permettre de choisir les services qui nous convenaient. Mais, puisque les services ferroviaires eux-mêmes ont réduit la poste ambulante, les wagons à bagages, et autres, nous avons dû signer nos propres contrats avec les camionneurs. Nous avons pu les conclure au moment où nous en avions besoin et le coût en était plus que compétitif.

**M. Turner (London-Est):** Le bureau de poste de Windsor a ses propres camions pour assurer les services. A London, Ontario, un

## [Texte]

Ontario a contractor does this. Can you give me the difference in the costs?

**Mr. Bond:** You are talking about the Windsor operation?

**Mr. Turner (London East):** Windsor and London. In London, there is a contractor and in Windsor, the Post Office owns its trucks.

**Mr. Bond:** What you are facing here is a set of circumstances. I am not too sure of the statistics in these two areas but whatever the statistics are for Windsor, they do not necessarily apply in other parts of the country where we have contractual arrangements. They vary from area to area.

We set up in Windsor because of the particular problems we had in maintaining our contractual services there due to the high turnover in manpower. The contractor would set up an operation and, the first thing you know, would not have anybody to operate it.

**Mr. Turner (London East):** You cannot tell me the difference in cost between Windsor and London?

**Mr. Bond:** No, I cannot.

**Mr. Turner (London East):** Thank you very much, Mr. Chairman.

**Mr. Kierans:** Our problem there, Mr. Turner, is that we hand out about 10,000 of these contracts and we do not have them all at the tips of our fingers. If you want that I will ask Mr. Bond to see that we send it to you because it is all listed in the contracts on an hourly basis for pick-up of mail. We might pick one of these figures and give it to you on a comparative basis; this is quite easy to do, but we would have to take out the contracts and look at them.

**The Chairman:** Mr. Stewart.

**Mr. Stewart (Marquette):** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Kierans, I would like to go back to rural post offices and your present policy on the closure of so many. Does your Department take into consideration, if the post office is located in a store in a small community, the fact that quite often their hydro bills are paid at this location, their medical premiums are usually paid at this location and once the post office is taken out of the store it usually means, through time, the closure of the store and because of this it actually means social reform of the whole area through time. Is this taken into consideration by your Department?

## [Interprétation]

entrepreneur en est chargé. Pouvez-vous nous donner la différence de coûts?

**M. Bond:** Parlez-vous du service de Windsor?

**M. Turner (London-Est):** De Windsor et London. A London vous avez un entrepreneur et à Windsor, vous avez des camions qui appartiennent au ministère.

**M. Bond:** Eh bien, vous affrontez ici un ensemble de circonstances. Je ne suis pas certain des statistiques dans ces deux régions. Mais en tout cas, quelles que soient les statistiques de Windsor, elles ne s'appliquent pas nécessairement aux autres régions du Canada où nous avons des contrats. Elles varient d'une région à l'autre bien sûr.

Nous avons créé ces services à Windsor à cause du problème particulier de les y maintenir par suite de la rotation du personnel. L'entrepreneur établissait un service mais, la première chose que vous savez, il n'y avait plus personne pour le faire fonctionner.

**M. Turner (London-Est):** Pouvez-vous me dire la différence de coûts entre Windsor et London?

**M. Bond:** Non, je ne le puis pas.

**M. Turner (London-Est):** Merci beaucoup, monsieur le président.

**M. Kierans:** Là-bas, notre problème, monsieur Turner, c'est que nous accordons 10,000 contrats de ce genre et nous ne les connaissons pas tous particulièrement. Mais si vous les voulez, ces renseignements, je demanderai à M. Bond de vous les communiquer parce qu'ils sont tous inscrits dans le contrat de ramassage du courrier sur une base horaire. Nous pourrions choisir un de ces chiffres pour vous fournir un renseignement comparatif; il faudrait tout simplement prendre les contrats et les lire.

**Le président:** Monsieur Stewart.

**M. Stewart (Marquette):** Merci, monsieur le président. Monsieur Kierans, je voudrais revenir à la question des bureaux de poste ruraux, et à votre politique relative à la fermeture d'un si grand nombre. Est-ce que votre ministère songe, si par exemple, vous avez un bureau de poste situé dans un magasin d'une petite collectivité. De fait très souvent les gens y paient leurs comptes d'électricité, leurs primes d'assurance médicale, et une fois qu'on l'a sorti du magasin, ça veut dire dans bien des cas la fermeture de celui-ci. Par suite de cette situation, il faudra effectuer une réforme sociale de toute la région. Est-ce que votre ministère tient compte de ceci?

## [Text]

**Mr. Kierans:** Well, we look at it, but when it gets down to that point where, a \$1,300 or \$1,400 stipend for handling a very small amount of mail business makes the difference, I guess there have been a lot of other pressures on the community long before its sales of stamps declined to such a level and there is no way the post office by itself can stem the tide.

**Mr. Stewart (Marquette):** As this is usually a unit, the post office being part of the operation, they lose all these other services that are involved, as I say, the place where they pay their hydro bills, their medical premiums for the province and this type of thing.

**Mr. Kierans:** Well, they do not pay them to the post office clerks.

**Mr. Stewart (Marquette):** No, but quite often they are in conjunction with the post office because at the salary they receive they could not operate the post office or live on the salary they receive as a postmaster.

**An hon. Member:** Quite often it is the wife who looks after the post office.

**Mr. Stewart (Marquette):** Yes, quite often the wife of the postmaster handles these things.

**Mr. Kierans:** Do you mean mails the letters with the cheques to the hydro company for them?

**Mr. Stewart (Marquette):** Yes, collects the accounts, the monthly accounts—this is quite often the case in many rural post offices in western Canada.

There is one thing that I noticed when your Department officials were making these surveys, and if you check a lot of them out it almost seemed to me as if there were a tendency, say, where there would be a distribution point, to build up their own little empires and make this distribution point bigger and under one man's control. Is this right?

**Mr. Kierans:** Tom?

• 2055

**Mr. Bond:** We have set up a concept of distribution centres. These distribution centres are locations of larger centres of population that basically are the hub from which we serve a number of other smaller localities. We set up these distributing centres to take the load off the larger centres, let us say, Winnipeg. For instance, we set up a number of distributing centres in the province of Manitoba simply so that we could funnel the

## [Interpretation]

**M. Kierans:** Certes, nous nous en occupons mais quand il s'agit d'une différence de \$1,300 ou \$1,400 pour manipuler très peu de courrier je pense que bien d'autres pressions s'exerçaient sur la collectivité avant que la baisse de la vente des timbres atteigne ce niveau-là et que le ministère n'avait lui-même aucun moyen d'endiguer la marée.

**M. Stewart (Marquette):** Puisqu'il s'agit habituellement d'une unité, le bureau de poste fait partie de cette unité-là et alors on perd tous les autres services inclus, comme le paiement des comptes d'électricité, des primes d'assurance médicale de la province, etc.

**M. Kierans:** Et ils ne les paient pas aux commis des postes.

**M. Stewart (Marquette):** Non, mais très souvent ces services s'effectuent en collaboration avec le bureau de poste, parce que le salaire du maître de poste souvent ne lui permet pas de vivre ni de diriger le bureau de poste.

**Une voix:** Très souvent, c'est la femme du maître de poste qui s'en occupe.

**M. Stewart (Marquette):** Oui, très souvent la femme du maître de poste s'en occupe.

**M. Kierans:** Voulez-vous dire qu'elle poste pour eux les lettres contenant les chèques à la compagnie d'électricité?

**M. Stewart (Marquette):** Oui, elle perçoit les comptes, les comptes mensuels, ce qui est souvent le cas dans beaucoup de bureaux de poste rurale de l'Ouest du Canada.

Quand vos fonctionnaires ont fait ces analyses, et si vous en vérifiez une quantité il me semble qu'on a tendance, aux centres de distribution, à créer des petits empires et à augmenter l'importance des centres contrôlés par un homme, et-ce juste?

**M. Kierans:** Tom?

**M. Bond:** Nous avons élaboré le concept de ces centres de distribution. Ces centres de distribution répartis géographiquement dans de plus grandes collectivités, forment le foyer d'où nous desservons d'autres localités plus petites. Nous avons donc créé ces centres de distribution pour enlever du travail aux grandes villes, mettons Winnipeg, par exemple. Nous avons établi un certain nombre de centres de distribution dans la province du Mani-

## [Texte]

mail through Winnipeg directly to these distributing centres where the mail would be broken down there. Now this had a double effect. First of all, it prevented congestion of mails in Winnipeg. It expedited the handling of the mail at the distributing centre for the other smaller offices that were served out of that distributing centre. It increased the efficiency of the service and certainly cut back on our costs, because we ran into overtime and delays handling mail in the larger centres.

This is basically why we set up these distributing centres. This distributing centre concept, as I have described it, will actually be a part of our national coding system; not necessarily as we know it now, but it will be reviewed and be made a part of the national coding system, and for the same reason bypass the larger centres, increase the efficiency of the operation, and give better service to the public and certainly it will reduce the cost.

**Mr. Stewart (Marquette):** Thank you. Going further into the closures, as an example—I will use Manitoba—there is the Manitoba Telephone System. To give telephone service to all of the province I am told that the only communities that pay their way are the City of Winnipeg and the City of Brandon; the rest of Manitoba through equalization of rates all have telephone service. Is this not taken into consideration when you operate the Post Office Department? You want to give service and there has to be a certain equalization between all areas.

**Mr. Kierans:** Well that is the principle and it is not only provincial it is national.

**Mr. Stewart (Marquette):** Do you feel then that you are accomplishing this by reducing service from a daily service in these rural post offices to rural routes with service three days a week?

**Mr. Kierans:** I think there is only a certain amount of excess activity, or uneconomic activity that the country as a whole can bear. I think we have been quite modest in the reductions that we have made. We could have justified on straight economic grounds twice as many closures, I guess, but we have not done it.

**Mr. Stewart (Marquette):** I have a final question. Because it has been established that your Department has not consulted with municipal officials on closures, would you be prepared at this point to freeze any further closings or any proposed closings until

## [Interprétation]

toba, tout simplement pour pouvoir canaliser le courrier par Winnipeg directement vers ces centres de distribution où il y est réparti et trié. Or, ceci a un double effet: premièrement, ça empêche l'embouteillage du courrier à Winnipeg, ça accélère l'acheminement vers les centres de distribution pour les autres petits bureaux situés à l'extérieur de ces centres. Cela augmente l'efficacité du service, et diminue certainement nos coûts, parce que nous avions du surtemps et des retards dans la manutention du courrier des grands centres.

Voilà pourquoi nous avons créé ces centres de distribution. Et ceux que je viens de décrire sont partie intégrante du système de code national, pas comme nous les connaissons, mais ils seront revisés avant d'être intégrés au système. C'est pourquoi ils éviteront les grandes agglomérations pour donner un meilleur service et être plus efficace et réduirent certainement les frais.

**M. Stewart (Marquette):** Merci, monsieur. En ce qui concerne les fermetures, à titre d'exemple, prenons le Manitoba. Vous avez le réseau téléphonique du Manitoba qui dessert toute la province. On me dit que les seules collectivités qui paient leurs frais sont les villes de Winnipeg et de Brandon; pour le reste du Manitoba, l'égalisation des taux permet à tous de joindre le téléphone. Mais est-ce que l'on tient compte de ceci dans la gestion du ministère des Postes? Vous voulez donner des services, et il faut établir une certaine péréquation dans toutes les régions.

**M. Kierans:** C'est un principe qui n'est pas seulement provincial mais qui est également national.

**M. Stewart (Marquette):** Croyez-vous mettre cela en pratique, lorsque vous réduisez le service quotidien des bureaux de poste ruraux à un service de trois jours par semaine sur les routes rurales?

**M. Kierans:** Il y a peut-être une activité superflue ou non économique que le pays tout entier peut soutenir. Je pense que nous avons fait des réductions bien modestes du point de vue strictement économique; nous aurions pu fermer deux fois plus de bureaux de poste que nous l'avons fait.

**M. Stewart (Marquette):** Une dernière question. Étant donné qu'il a été bien établi que votre ministère n'a pas consulté les municipalités en ce qui concerne les fermetures, est-ce que vous seriez disposés à ce moment-ci à empêcher toute autre fermeture ou tout

## [Text]

municipal authorities meet with Department officials at the provincial level?

**Mr. Kierans:** I would say that from now on we intend to make very certain that they do discuss with municipal officials in the areas concerned—the officer responsible—the possibilities of closing a particular post office.

**Mr. Stewart (Marquette):** Even the ones that are in the procedure of being closed right now? Would you freeze these until the municipal officials...

**Mr. Kierans:** I do not think we can freeze them, but I think we can make sure that you get what you want, which is really a more efficient analysis of the basis for taking a decision on the closing or leaving open of a particular post office.

**Mr. Stewart (Marquette):** I ask this question of you because I have been advised by your officials in Manitoba that they have pretty well completed the surveys and there will not be any more closures for a while, maybe for two or three years. This is why I would like the municipal officials to have an opportunity of meeting with your district director in Manitoba to discuss any of the ones that are up for proposed closing right now which have not been closed physically at this point.

• 2100

**Mr. Kierans:** I think we would ask the field officer to make sure that in his report the particular representations of the municipal officers in all remaining ones are taken into consideration.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, could I ask a supplementary there?

**The Chairman:** Yes, Mr. Howe, I think Mr. Stewart is finished.

**Mr. Howe:** Were you finished?

**Mr. Stewart (Marquette):** No, but that is fine.

**Mr. Howe:** Well I am jumping into somebody else's turn, but right at this point—you will not remember the speech I made, but I made the suggestion to you in the House at one time that before these small post offices are closed they should have a hearing the same as they do in the railroad, with the CNR. There should be an opportunity for all the people to come in and make representa-

## [Interpretation]

projet de fermeture jusqu'à ce que les autorités municipales aient pu rencontrer les fonctionnaires de votre ministère au niveau provincial?

**M. Kierans:** Et bien, nous allons nous assurer dès maintenant qu'il y aura discussion avec les autorités municipales, ou avec le fonctionnaire en charge des régions intéressées, lorsqu'il s'agira de fermer un bureau de poste.

**M. Stewart (Marquette):** Même ceux qu'on est en train de fermer actuellement? Est-ce que vous allez empêcher cette mesure, tant que les fonctionnaires municipaux...

**M. Kierans:** Je ne sais pas si nous ferons ceci, mais nous pouvons vous assurer, je crois, que vous obtenez ce que vous désirez, ce qui est une meilleure analyse de la situation avant de prendre une décision de fermer un bureau de poste ou de le laisser ouvert.

**M. Stewart (Marquette):** La raison pour laquelle j'ai posé la question c'est que les fonctionnaires du Manitoba m'ont prévenu que les études étaient passablement avancées et qu'il n'y aurait plus de fermeture d'ici deux ou trois ans, mettons. C'est la raison pour laquelle j'aimerais obtenir que les fonctionnaires municipaux aient l'occasion de renconrer votre directeur de district au Manitoba, pour discuter les fermetures qui seraient proposées et qui n'ont pas encore été effectuées maintenant.

**M. Kierans:** Je crois que nous demanderions au fonctionnaire régional de mentionner dans son rapport les observations particulières des officiers municipaux et de les prendre en considération.

**M. Howe:** Monsieur le président, est-ce que je pourrais poser une question supplémentaire?

**Le président:** Oui, monsieur Howe, je crois que monsieur Stewart a terminé.

**M. Howe:** Avez-vous fini?

**M. Stewart (Marquette):** Non, mais allez-y.

**M. Howe:** Alors, je prends le tour de quelqu'un autre. Mais rendu à ce point-ci est-ce que vous ne vous souviendriez pas d'un discours que j'ai fait, à la Chambre, où je建议ais qu'avant de fermer les petits bureaux de poste on devrait avoir une audience tout comme on le fait pour les chemins de fer, pour le CNR. Ainsi tous auraient l'occasion de venir formuler des instances. Vous avez

## [Texte]

tions because you probably found out today that there is a lot of feeling throughout the country in connection with the closing of all these small post offices.

**Mr. Kierans:** Yes, but I think also in areas, Mr. Howe, people now find what they did not know before is that a rural route service can have definite advantages for them, which they had never considered before because they had never experienced them.

**Mr. Howe:** The disadvantages of losing their own local post office I do not think are made up in too many cases by the rural service that they are getting now. At least I have not had people come telling me how great the new service is. They all had lots of complaints when it was taken away, but they are not coming around patting anybody on the back about the new service. Of course, I think it would be a good move on your part to set up a hearing. Sure, it would cost you a little bit of money but certainly you would have a little more goodwill throughout the country if you did this kind of thing.

**Mr. Kierans:** I do not think we can set up hearings. We can make sure that everybody is heard which is a different thing.

**Mr. Howe:** Where will there be a forum for them to be heard if you do not have a hearing right in the post office and put up a notice that there is going to be a meeting.

**Mr. Kierans:** Before a decision is made, a field officer will have had to survey the entire region—not all the region—but he will have had to give an assessment of the impact on the region and this has to be included in a report before we take a decision.

**Mr. Howe:** I pass, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Just getting back for a moment, Mr. Kierans, to the group boxes which Mr. Breau mentioned this morning, if I understood correctly, you were looking into the establishment of such boxes. Were you mainly dealing at that time with the villages and the towns, say particularly the small villages? You were not thinking of group boxes out in the country to serve the rural area in place of the rural route?

**Mr. Kierans:** This is Mr. Breau's idea and I do not know whether he is allowed to tell you what is in his mind, but I think that is really what is in his mind.

## [Interprétation]

probablement appris aujourd'hui qu'il a beaucoup de critiques à travers le pays pour ce qui est de la fermeture des petits bureaux de poste.

**M. Kierans:** Oui, mais je crois que dans certaines régions, monsieur Howe, il y a des gens qui savent maintenant ce qu'ils ne savaient pas auparavant, soit que les routes rurales peuvent leur procurer des avantages auxquels ils n'avaient jamais songé, parce qu'ils n'en avaient pas eu l'expérience.

**M. Howe:** Les inconvénients de perdre leur propre bureau de poste, à mon avis, ne sont pas compensés par les services des routes rurales. A ma connaissance, personne ne m'a dit que le nouveau service était vraiment merveilleux. Ils ont formulé une quantité de plaintes lorsqu'on a enlevé le bureau de poste, mais ils n'ont félicité personne du nouveau service. Je crois que ce serait peut-être une bonne chose de votre part que de tenir une audience. Évidemment, cela coûterait un peu d'argent, mais vous auriez un peu plus de bonne volonté de la part de toute la population si vous le faisiez.

**M. Kierans:** Je ne crois pas que nous puissions avoir des audiences. Nous pouvons certainement veiller à ce que tous soient entendus, ce qui est tout à fait différent.

**M. Howe:** Mais où pourraient-ils être entendus si vous ne tenez pas d'audience dans les bureaux de poste mêmes et si vous n'affichez pas d'avis à ce sujet?

**M. Kierans:** Avant d'en arriver à une décision, un fonctionnaire sur place devrait faire enquête dans toute la région et évaluer les répercussions qui peuvent en découler pour la région; ces renseignements devraient être consignés dans un rapport, avant qu'on en arrive à une décision.

**M. Howe:** Je n'ai rien à ajouter, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Pour revenir un peu, monsieur le président, aux casiers de groupe dont M. Breau a parlé ce matin, vous étiez, sauf erreur, à étudier la possibilité d'en installer. Songez-vous alors particulièrement aux petites localités ou aux petits villages? Vous ne songiez pas aux casiers de groupe, en campagne, pour desservir la campagne, au lieu de maintenir une route rurale?

**M. Kierans:** Telle est l'idée de M. Breau. Je ne sais s'il est autorisé à vous dire ce qu'il a à l'esprit, mais je crois que c'est vraiment à cela qu'il songe.

## [Text]

**Mr. Skoberg:** I am not concerned about what is in his mind. I am concerned with what is in your mind.

**Mr. Kierans:** Yes, but we are just examining his suggestion and trying to assess the feasibility of it at the moment.

**Mr. Skoberg:** In other words, you are including as an alternate service to rural route delivery, possibly these group boxes.

**Mr. Kierans:** That is right.

**Mr. Skoberg:** For what good purpose?

**Mr. Kierans:** One of the criticisms that Mr. Breau has is that in the back areas of the country where roads are narrow, often unpaved, too, I suppose, in wintertime snow ploughs will knock down an awful lot of the rural boxes that are right next to the edge of the road. There must be some way of grouping three, four or five of them together in a more secure place.

**Mr. Skoberg:** I hope that you look at a more efficient way of securing them before you decide to put group boxes out in the middle of a country somewhere. I can think of blizzards and what not, many, many cases where this just would not work.

**Mr. Kierans:** Right.

**Mr. Skoberg:** Second, in regard to how many times a week delivery will be, you say three times a week for one and one half or more customers. How do you figure the one and a half?

**Mr. Kierans:** Two miles three customers.

**Mr. Skoberg:** Yes, you have got two times a week for one or more road miles; then you have got three times a week for one and one half or more customers per road mile.

**Mr. Kierans:** Yes.

**Mr. Skoberg:** How?

**Mr. Kierans:** Go ahead.

**Mr. Bond:** Let us take two times a week, one or more customers per road mile. If you have, say, three or four miles just to give an example here.

**Mr. Skoberg:** All right.

• 2105

**Mr. Bond:** You have, let us say, three people living in the three miles, they may be on one plus part of another mile or they may be one to a mile. That is for one. You might

## [Interpretation]

**M. Skoberg:** Peu m'importe ce qu'il pense, lui. Je veux savoir ce que vous pensez?

**M. Kierans:** Nous sommes à examiner la suggestion pour voir si la chose est réalisable actuellement.

**M. Skoberg:** En d'autres termes, vous songez à ces casiers de groupe comme solution ou service de recharge pour les routes rurales.

**M. Kierans:** Oui.

**M. Skoberg:** A quelle fin?

**M. Kierans:** Une des critiques de M. Breau c'est que dans la campagne éloignée, où les routes sont étroites et souvent non pavées je suppose, tout particulièrement en hiver, les chasse-neige pourraient détruire un bon nombre de boîtes ou de casiers qui se trouvent sur le bord du chemin ou de la route. Il devrait y avoir moyen d'en grouper trois ou quatre ou cinq ensemble dans un endroit plus sûr.

**M. Skoberg:** J'espère que vous étudierez un moyen plus sûr de fixer les casiers de groupe sur place avant de les installer au beau milieu de la campagne. Je pense qu'en cas de tempêtes et dans bien d'autres cas, cela ne pourrait certainement pas marcher.

**M. Kierans:** C'est juste.

**M. Skoberg:** Au sujet du nombre de livraisons par semaine, vous avez parlé de trois fois par semaine par personne et demie ou plus. Comment calculez-vous la demi-personne?

**M. Kierans:** Deux milles, trois clients.

**M. Skoberg:** Vous prévoyez deux livraisons par semaine par mille de route, puis trois par semaine par personne et demie ou plus par mille de route.

**M. Kierans:** Oui.

**M. Skoberg:** Comment?

**M. Kierans:** Oui, allez-y.

**M. Bond:** Mettons deux fois par semaine par personne ou plus par mille de route. Disons qu'il y a trois ou quatre milles, juste pour prendre un exemple.

**M. Skoberg:** Très bien.

**M. Bond:** Supposons, par exemple, trois personnes qui demeurent sur une distance ou un parcours de trois milles; elles peuvent se trouver sur une distance d'un mille et un peu

## [Texte]

find yourself with a little over the one as an average for the three-quarter of a mile distance but you may not be up to one and a half per road mile.

**Mr. Skoberg:** I can see that now. I thought maybe you were also chopping the people in half as well as the service.

**Mr. Bond:** No, we are not quite doing that yet.

**Mr. Skoberg:** You also bothered me when in an answer to Mr. Godin, you said that there is a variance in this formula from the East to the West in so far as establishing how many times a week and also customers per road mile, if I understood correctly.

**Mr. Kierans:** Yes, Mr. Skoberg, I think I brought that up. That was more in relation to the closing of post offices. We had to pay a lot more attention in the West because the distances are very much greater and we had to take this into account. I think Mr. Benjamin, among others, was one of the members who wrote me a rather lengthy letter about the anatomy of northern Saskatchewan which led to us taking a close look at this.

**Mr. Skoberg:** Yes. Looking at the professional and special services you have said that includes your payments to revenue, sub and seasonal postmasters, approximately \$3 million and you are only going to save \$2 million after you get rid of 2,000 post offices. If you are getting rid of that many post offices, how can you then include payments to particularly your sub and seasonal postmasters in that professional and special services? I cannot seem to relate the figures you have in your estimates and your annual statement to us?

**Mr. Kierans:** These are people who are not strictly in our employ.

**Mr. Sinclair:** The figure also is almost \$21 million for payments to revenue and sub-postmasters and their staffs, not \$3 million.

**Mr. Skoberg:** Yes. I am looking at the difference between 1967-68 and 1968-69. In the estimates of professional and special services

## [Interprétation]

plus d'un mille, ou simplement une personne par mille. Voilà un cas. Mais, il peut y avoir un endroit où l'on aurait un peu plus que la moyenne d'une personne par mille pour les trois quarts d'une distance d'un mille, sans toutefois qu'il y ait une personne et demie par mille de route.

**Mr. Skoberg:** Je vois cela maintenant. Je me demandais si vous coupiez aussi les personnes en deux, tout comme pour le service.

**M. Bond:** Non, nous n'en sommes pas là.

**Mr. Skoberg:** Je suis resté perplexe lorsque, en réponse à une question posée par M. Godin, vous avez signalé une divergence, entre l'Est et l'Ouest, pour ce qui est de la formule relative à l'établissement du nombre de livraisons par semaine et de clients par mille de route, si j'ai bien compris.

**M. Kierans:** Oui, monsieur Skoberg, c'est moi qui l'ai signalé. Il s'agissait plutôt de la fermeture des bureaux de poste. Nous devions accorder beaucoup plus attention dans l'Ouest, en raison des distances beaucoup plus grandes, dont il faut tenir compte. Je crois que M. Benjamin a été l'un des députés qui m'a écrit une assez longue lettre sur la situation particulière de la Saskatchewan, ce qui nous a amenés justement à examiner la chose de près.

**Mr. Skoberg:** A propos des servives professionnels et spéciaux, vous avez dit que cela comprend vos paiements au Revenu, aux maîtres de poste des sous-bureaux et des bureaux saisonniers, qui sont d'environ trois millions de dollars, et que vous n'épargnerez que deux millions de dollars en fermant ces bureaux de poste. Si vous fermez tant de bureaux de poste, comment pouvez-vous inclure les services spéciaux et professionnels dans les versements, surtout pour les sous-bureaux de poste et les maîtres de poste saisonniers? Je n'arrive pas à voir le rapport entre vos prévisions budgétaires et ce que vous avez dit dans votre déclaration annuelle.

**Mr. Kierans:** Ce sont des gens qui ne sont vraiment pas à notre emploi.

**M. Sinclair:** En fait, il s'agit de près de 21 millions de dollars de paiements fait au Revenu et de versements aux maîtres de poste des sous-bureaux, ainsi qu'à leur personnel, et non pas de 3 millions.

**Mr. Skoberg:** Oui, mais je regarde la différence entre cette année et 1967-1968 et 1968-1969. Dans les crédits des services profes-

## [Text]

there is about a \$3.5 million difference, increase, estimated this year.

**Mr. Sinclair:** There is a salary increase in there, too.

**Mr. Skoberg:** Yes, but you are cutting on your postmasters and you say that you are not increasing your professional services, consultants and so forth, which I imagine is included in here.

**Mr. Sinclair:** Also within this category we have a lot of other kinds of services, some money for implementation of the recommendations put forth by consultants in the reports that have come forth so far.

**Mr. Skoberg:** You do not hire another consulting firm to bring the consulting firm's recommendations into effect?

**Mr. Kierans:** No, we do the implementing ourselves.

**Mr. Sinclair:** We do the implementing ourselves but we have included the money for this implementation in this category.

**Mr. Skoberg:** Still, you have gotten rid of 2,000 postmasters and I just cannot quite see that figure should be where you have it at this time, or in these particular estimates that we have before us.

Is there any attempt by your Department to keep the rural routes as short as possible or do you try to lengthen them in order to provide an economical position for these rural route people who have the contract?

**Mr. Kierans:** We try to get the most economic description or definition of routes that are possible in a given area.

**Mr. Skoberg:** Then to nail it down, Mr. Kierans, what does the Post Office Department regard as the optimum in so far as rural route boxes are concerned for one contractor?

• 2110

**Mr. Bond:** To give one of criteria that would give you an optimum here is pretty well impossible. However, taking a look at a route that would comprise, let us say, seven hours work per day, I could give you these statistics: a distance of 30 miles and 465 boxes, that is patrons, or a distance of 40 miles and 340 boxes, or a distance of 50 miles with 270 boxes. In other words, this would comprise a seven-hour day, give or take a few

## [Interpretation]

nels et spéciaux, vous avez une différence d'environ trois millions et demi, augmentation prévue pour cette année.

**M. Sinclair:** Cela comprend aussi une augmentation des salaires.

**M. Skoberg:** Oui, mais vous réduisez le nombre de vos maîtres de poste et vous dites que vous n'augmentez pas les honoraires pour les experts-conseils, et le reste. Je suppose que cela est compris dans ce montant.

**M. Sinclair:** Nous avons aussi dans cette catégorie, beaucoup d'autres genres de services de l'argent pour l'application des recommandations formulées par les experts-conseils dans les rapports qui nous ont été livrés jusqu'à maintenant.

**M. Skoberg:** Vous n'engagez pas une autre société d'experts-conseils pour mettre à exécution les recommandations de cette société?

**M. Kierans:** Nous faisons la mise en application nous-mêmes.

**M. Sinclair:** Nous veillons nous-mêmes à l'application, mais nous avons inclus l'argent dans cette catégorie, l'argent nécessaire à cette fin.

**M. Skoberg:** Oui, mais vous vous êtes tout de même débarrassés de 2,000 maîtres de poste et je ne vois pas du tout comment vous pouvez placer ce chiffre où il est maintenant, dans les prévisions budgétaires que nous avons devant nous.

Votre ministère tente-t-il de raccourcir les routes rurales le plus possible, ou essayez-vous de les prolonger pour assurer une situation lucrative aux détenteurs de contrats pour ces routes?

**M. Kierans:** Nous essayons d'établir la délimitation la plus économique possible dans une région donnée.

**M. Skoberg:** Pour être plus précis, monsieur Kierans, qu'est-ce que le ministère des Postes considère comme étant l'idéal pour les casiers des routes rurales, du point de vue de l'entrepreneur?

**M. Bond:** Il serait impossible de vous exposer une seule série de critères et de vous définir l'objectif idéal. Prenons, par exemple, un parcours qui exige 7 heures de travail par jour; je pourrais peut-être vous donner les chiffres suivants: distance de 30 milles comprenant 465 boîtes ou clients, ou une distance de 40 milles et 340 boîtes, ou un parcours de 50 milles comprenant 270 boîtes. En d'autres termes, cela constituerait une journée de tra-

## [Texte]

minutes. There is no basic criterion that says this is a seven-hour day. It varies with distance and the number of patrons.

**Mr. Skoberg:** Is there any attempt by the Department when they take out a post office from a small village, to have those people drive to the next village to obtain their mail or do you immediately institute a rural route delivery?

**Mr. Bond:** The general policy in the field is to take a look at the rural route services with respect to providing an alternate service. It may be that the rural route service existing in that area would not be appropriate to the occasion because of the number of times that it serves the community. It may be that a larger centre close by would be more appropriate. All these factors are looked at before a final decision is made.

**Mr. Skoberg:** I hope now in consultation with the community. What responsibility does the Post Office Department assume to ensure that mail will be delivered by the most direct route to the distributing point? There is a lot of criticism about mail running half way round the country before it finally gets to its final destination. I am not talking about the individual contracts. I am talking now about your master delivery to your main distributing points.

**Mr. Bond:** I would say this. Quite definitely there would be an overcarriage in some cases. We would carry it past the point of destination to bring it back simply because the main service might go by and then we would bring it back. This would happen in a number of instances across the country. How many times I do not know but in itself this does not mean a deterioration in service.

**Mr. Skoberg:** It is a time element.

**Mr. Bond:** Well, there could be a little more time in the fact that it has to get back but by routing it into a major office and breaking it down there and then shipping it out again, we may have missed the very point that we want to accomplish by setting up a distributing centre, that is, get the mail in there as quickly as possible, by-pass the major centres, such as Montreal, Toronto, Winnipeg, Calgary, Edmonton. We want to get it to the distributing centre as quickly as possible so that it can be sorted and prepared for delivery onward to destination.

## [Interprétation]

vail de 7 heures, plus ou moins. Vous voyez, il n'y a pas de critère fondamental fixant la quantité exacte de travail d'une journée de 7 heures. Cela varie selon la distance et le nombre des clients.

**M. Skoberg:** Le ministère tente-t-il en éliminant le bureau de poste d'une petit village, de forcer ces gens à se rendre au prochain village pour chercher leur courrier, ou si vous établissez immédiatement un service rural de livraison?

**M. Bond:** D'habitude, nous examinons les services de routes rurales et prévoyons une solution de rechange. Il se peut que le service rural qui existe dans cette région ne convienne pas, en raison du nombre de livraisons qu'assure le service. Il se peut aussi qu'il y ait dans le voisinage un centre plus grand, qui serait plus approprié. On examine tous ces facteurs, avant de prendre une décision.

**M. Skoberg:** J'espère que vous êtes maintenant en consultation avec les municipalités. Quelle responsabilité le ministère assume-t-il en ce qui concerne la livraison du courrier aux centres de distribution par la voie la plus directe? Selon de nombreuses critiques, le courrier fait le tour du pays avant d'arriver à destination. Je ne parle pas d'entrepreneurs particuliers, mais plutôt de votre système général de livraison à vos principaux points de distribution.

**M. Bond:** Je dirais qu'il y a certainement chevauchement, dans certains cas, et que nous allons au-delà de notre point de destination pour ensuite revenir, tout simplement au point de départ, parce que le service central a dépassé le point de livraison. Cela peut se produire assez souvent dans le pays; je ne saurais dire combien de fois la chose se produit, mais cela n'indique pas nécessairement une détérioration du service.

**M. Skoberg:** Il y a là un élément de temps.

**M. Bond:** Oui, il faudrait un peu plus de temps, car le courrier doit revenir; mais en l'acheminant à un bureau de poste principal, où il est trié puis expédié vers un autre endroit, nous avons peut-être manqué l'objectif précis que nous voulions atteindre en établissant un centre de distribution: acheminer le courrier à cet endroit le plus rapidement possible, en évitant les centres principaux, comme Montréal, Toronto, Winnipeg, Edmonton, Calgary. Nous voulons faire parvenir le courrier aux centres de distribution le plus vite possible, pour qu'il soit trié et préparé pour la livraison à destination.

## [Text]

**Mr. Skoberg:** I see my ten minutes is up. I will have to go to the bottom of the list again, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Your ten minutes is more than up. You took almost 20 minutes. Mr. Lundrigan.

**Mr. Lundrigan:** Thank you, Mr. Chairman. I want to apologize for being a little late getting here. We have been on Committee since 9.30 a.m.

**The Chairman:** So have we.

**Mr. Lundrigan:** That is about 10 hours sitting but I would like to have five or six minutes to ask a couple of questions of our Minister of Communications. Is that the correct title?

**The Chairman:** The Postmaster General.

**Mr. Lundrigan:** The Postmaster General is it? We are back to the old name calling. Has the department looked into the application of the rural route concept as it applies across the Canadian nation? Has it been able to determine as a result of the brief experiences whether in fact the concept has equal application in various parts of Canada?

**Mr. Kierans:** Yes, as a general principle it is a good way of providing service in rural areas. It is less costly than setting up post offices in every little village and region. I would say that generally this is our experience.

**Mr. Lundrigan:** Mr. Minister in places such as the northland, and I suppose I should not be parochial but I am thinking as well of say places like Labrador and Newfoundland, these are places where you do not have the line village which might very well be able to be served by a rural route service. You have a cluster of houses, some with bad, if any, roads. In one particular place in my riding where they are closing up the post office there are four communities on an island where there are no roads. The Post Office has decided that they are going to build one which will be no more than three miles from the nearest community which means people have to go by boat or overland on foot to get their mail.

Have you investigated the diversification in the Canadian nation? It is not just one province; it is a whole land mass right across the whole of the North American continent. I understand that even within your own department there is quite some disagreement about whether the concept of rural route service is working out in certain parts of Canada.

## [Interpretation]

**M. Skoberg:** Mes 10 minutes sont écoulées. Il va falloir que je revienne de nouveau au bas de la liste.

**Le président:** Vous avez eu presque 20 minutes; c'est beaucoup plus que 10. Monsieur Lundrigan?

**M. Lundrigan:** Je veux m'excuser, monsieur le président, de notre retard. Nous étions en comité depuis 9h et demie ce matin.

**Le président:** Nous aussi.

**M. Lundrigan:** Ce qui veut dire environ 10 heures de séance. Mais j'aimerais avoir 5 ou 6 minutes pour poser quelques questions au ministre des Communications. Est-ce le titre exact?

**Le président:** Le ministre des Postes.

**M. Lundrigan:** Nous revenons donc à l'ancienne désignation: ministre des Postes. Le ministère a-t-il étudié l'application de la méthode du service rural, telle qu'elle se présente à travers le pays. A-t-il pu déterminer, à la suite des brèves expériences qu'on a faites, si elle s'applique d'une même manière dans les diverses parties du Canada?

**M. Kierans:** Oui, comme principe général, c'est une bonne façon d'assurer le service dans les campagnes. Cela est moins coûteux que d'établir des bureaux de poste dans chaque petit village. Je dirais que, en général, telles ont été nos constatations.

**M. Lundrigan:** Monsieur le ministre, je ne devrais pas parler pour mon clocher, mais dans les endroits comme le Labrador et Terre-Neuve, l'absence de limites de villages permet le service de livraison rurale, car il existe des établissements qui ne sont vraiment pas des villages, mais simplement un groupe de maisonnées, reliées par de mauvaises routes, voire non reliées par aucune route. Dans un endroit de ma circonscription, où l'on ferme un bureau de poste, il y a 4 localités sur une île dépourvue de route. Le ministère des Postes a décidé de construire un bureau de poste à plus de 3 milles de la localité la plus proche, de sorte que les gens devront aller chercher leur courrier, soit à pied soit en bateau.

Avez-vous songé à la diversité des situations à travers le pays? Il ne s'agit pas simplement d'une province, mais de toute une lisière du continent nord-américain. Je crois comprendre que, même au sein de votre ministère, il y a désaccord quant à l'efficacité de la méthode de service rural dans certaines parties du Canada?

## [Texte]

**Mr. Kierans:** Well, all right, in the particular area that you are very familiar with what would you suggest as an alternative? I am not quite clear.

**Mr. Lundrigan:** Well, that is a good question.

**Mr. Chairman:** do I have to adhere to the ten minute time limit to answer that question? Can I now go on and spend some more time?

**The Chairman:** No, the regulation is ten minutes.

**Mr. Lundrigan:** Mr. Chairman, that is unfair. The Minister has thrown out a challenge that I would certainly like to accept.

**Mr. Kierans:** I do not think it takes ten minutes.

• 2115

**Mr. Lundrigan:** It would take me a few minutes to explain.

**Mr. Kierans:** Well, should we put a post office in each of the four communities?

**Mr. Lundrigan:** No, I think that in particular places like that you can modify your existing approach a little bit. You do not have post offices. The most you have is somebody's living room where the postmistress is serving mail to the community. It is the azimuthal centre of the whole economic life of the community. The postmistress is servicing the people with income tax forms, ordering through mail order catalogues and all these kinds of things. It is much more than a post office.

There is the thing I am afraid of. Some of your officials perhaps in their eagerness to apply the concept are overlooking some of the very human factors involved. They are not considering these. I am not sure that we should eliminate the service in order to apply an economy. I am not suggesting you build an elaborate post office but certainly you can try to retain this kind of centre of activity. It is much more than a post office.

**Mr. Kierans:** No, we agree that it is very often a focus for social activities and so on but how much social activity will you have if one of your communities has five or seven families?

**Mr. Lundrigan:** The communities I am referring to—I can give you 40 communities in my riding where they are losing post offices—have as many as 165 families.

**Mr. Kierans:** Oh, no.

## [Interprétation]

**M. Kierans:** Dans la partie du continent que vous connaissez très bien, que proposez-vous comme solution de rechange? Je ne sais pas très bien.

**M. Lundrigan:** C'est une excellente question. Monsieur le président, dois-je m'en tenir à la limite de 10 minutes? Pourrais-je alors prendre quelques minutes ?

**Le président:** Non, le règlement vous limite à 10 minutes.

**M. Lundrigan:** Ce n'est pas juste, car le ministre vient de me lancer un défi et j'aime-rais bien le relever.

**M. Kierans:** Je ne pense pas que cela demande dix minutes.

**M. Lundrigan:** Il me suffirait de quelques minutes pour m'expliquer.

**M. Kierans:** Devrions-nous établir un bureau de poste dans chacune des 4 localités?

**M. Lundrigan:** Non, mais dans des endroits comme ceux-là, peut-être pourriez-vous modifier votre attitude actuelle. Il n'y existe pas de bureau de poste. Tout au plus y a-t-il un salon où la maîtresse de poste distribue le courrier aux gens de la collectivité. C'est, en fait, le centre de l'activité économique de la collectivité. La maîtresse de poste y donne les formules de déclaration d'impôt, s'occupe des commandes adressées aux comptoirs postaux, et le reste. C'est beaucoup plus qu'un bureau de poste.

C'est ce que je crains. Certains de vos fonctionnaires, en voulant appliquer cette méthode oublient peut-être certains facteurs humains qui entrent en jeu; ils n'en tiennent pas compte. Je ne suis pas sûr qu'il faudrait assurer une épargne. Je ne dis pas qu'il faut construire un grand bureau de poste mais on devrait certainement essayer de maintenir ces centres d'activité, qui sont beaucoup plus que des bureaux de poste.

**M. Kierans:** D'accord. Ce sont souvent des centres d'activité sociale très appropriés, mais quelle activité sociale y aurait-il si votre collectivité ne comptait que 5 ou 7 familles?

**M. Lundrigan:** Dans les collectivités dont je parlais—je pourrais vous en citer 40, dans ma circonscription, où l'on supprime les bureaux de poste—qui comptent jusqu'à 165 familles.

**M. Kierans:** Oh non!

## [Text]

**Mr. Lundrigan:** Yes. As many as 165 families in one community where they are losing a post office. I am just saying this that I think that even in your own department there has been very strong representation that the concept generally speaking is not applicable to the same extent in my province and perhaps in the northland as it very well might be in a farm area where you have the sociological line village stretched over God's half acre. Will the post office consider thoroughly investigating the concept and building in more flexibility on the basis of the tremendous diversification and geographical distribution of population and weather factors and so on that affect the Canadian nation?

I do not think the Postmaster General wants to be too Procrustean in his approach to the problem. This is the way it seems to be at the present moment.

**Mr. Kierans:** Well, I do not think that that is a fair charge.

**Mr. Lundrigan:** No, I said I did not think you did want to be too Procrustean.

**Mr. Kierans:** No. We are quite aware of the fact that Newfoundland and Labrador pose very special problems. Each area has its own problems and the variety of the problems, of course, is a reflection of the diversification of the country. That is a nice motherhood phrase. On the strict criteria established really as a basis for starting investigation, there were something like 640 post offices in Newfoundland that would have been up for investigation. Let us take national criteria. There are not anywhere near that many that are going to be closed. I would doubt very much if 200 are going to be closed in Newfoundland.

Among other people who have brought very strong representations—and he was not pulling his weight because he is a minister—is Mr. Jamieson. He wrote in much the same terms as you have just spoken, Mr. Lundrigan. Certainly when I get this kind of representation it goes on holus-bolus. Let us be careful here and let us watch out. In the four communities that you spoke of you are obviously not thumping for a rural route because you cannot. You have to go by boat to them. There has to be some other solution. The department's solution was to establish one post office for the four that would be equidistant from all four.

**Mr. Lundrigan:** I use this only as an example. It is not the usual case, I must admit. I am not interested in pursuing this. I doubt if there is a question I could ask in the next

## [Interpretation]

**M. Lundrigan:** Oui, jusqu'à 165 familles dans une seule collectivité où l'on supprime le bureau de poste. Je dis tout simplement que même dans votre ministère, il y a eu force représentations et instances selon lesquelles la méthode ne peut normalement s'appliquer de la même façon dans ma province, voire dans le Nord, car on pourrait très bien avoir affaire à une région rurale où le village s'allonge sur une étendue interminable. Je me demande si le ministère des Postes pourrait étudier la possibilité d'étudier cette méthode en tâchant de la rendre plus souple et de l'adapter aux particularités géographiques, démographiques, climatiques, et autres, qui touchent la population canadienne.

Je ne pense pas que le ministre des Postes veuille se montrer trop tyannique. C'est pourtant ce qu'il semble faire à l'heure actuelle.

**M. Kierans:** C'est une accusation qui n'est pas juste.

**M. Lundrigan:** J'ai dit que je ne pensais pas que vous vouliez l'être.

**M. Kierans:** Nous sommes très conscients du fait que le Labrador et Terre-Neuve posent des problèmes très particuliers. Chaque région a ses propres problèmes particuliers, et la diversité des problèmes reflète nécessairement la diversité du pays. J'énonce là une vérité indiscutable. D'après les critères qui ont vraiment été établis comme base d'étude, je crois qu'il y a quelque chose comme 640 bureaux de poste, à Terre-Neuve, dont on aurait dû étudier le cas. Prenons les critères d'ordre national. On est bien loin de ce nombre pour ce qui est des fermetures probables; je doute qu'on en ferme même 200.

Parmi ceux qui ont soulevé le problème et formulé des instances très fortes—ce n'est pas parce qu'il usait de son influence de ministre, mais il en a parlé—citons M. Jamieson, qui a dit ou écrit à peu près les mêmes choses que vous-même, monsieur Lundrigan. Quand je reçois ce genre d'instance, je me dis: «Allons-y doucement ici et faisons attention». Dans les quatre collectivités que vous avez mentionnées, évidemment, on n'insiste pas pour donner un service rural, car la chose est impossible; il faudrait le faire en bateau. Il doit y avoir une autre solution. La solution du ministère consistait à établir pour les quatre localités, un seul bureau de poste qui serait à distance égale de chacune d'elles.

**M. Lundrigan:** Je n'ai cité ici qu'un exemple; il n'en est pas ainsi dans la majorité des cas, j'en conviens. Je ne veux pas, du reste, m'étendre davantage sur ce sujet. Je me

## [Texte]

hour relating to the employment of the post-mistresses and these kinds of things that have not been asked a dozen times before so I will not pursue it.

• 2120

I am aware of a good number of people in the hierarchy—I am not talking about any departmental people who are answerable to the Minister—right along the whole of the coast of Newfoundland, the supervisors and dozens and dozens of centrally located post-masters and people right in your own Department who are questioning, seriously questioning the application of the policy as it affects most of our island. On that basis I would like to ask if you would give consideration to having the whole matter investigated. Certainly we are not against the economies in our nation but we are certainly interested in having comparable service, and many of the communities feel pretty strongly—and I have to support them—that they are not going to get a comparable service. I have written you on several occasions and I have had a good deal of co-operation, but could you consider looking at the whole business as it affects this area? I am sure other members have areas where they have similar difficulties because of geographical distribution, weather factors, lack of road facilities, islands, and you name it.

**Mr. Kierans:** Mr. Lundrigan, I can promise you I am going to ask for a full report on the entire Newfoundland situation.

**Mr. Lundrigan:** Thank you very much.

**The Chairman:** Mr. Macquarrie.

**Mr. Macquarrie:** Mr. Chairman, I have been interested all day in the depths which we are plumbing and the degree of philosophizing which is going on. I think that the document of the Minister as well as his performance in recent months indicates that we are doing some pretty fundamental things here in the Post Office Department and we all want committees to be more effective. I am wondering if, as we consider these important estimates, we should be thinking of more than the routine examination of item so and so.

I disagree profoundly with the Minister in his reference to publications. I think he has a responsibility in reference to the dissemination of the written word, the one which he grasps so eagerly when it comes to other means of communications. I would like to

## [Interprétation]

demandé s'il existe une question que je pourrais poser d'ici une heure, au sujet de l'emploi des maîtresses de poste, etc., et autres sujets de ce genre, et qui n'ai pas déjà été posée une douzaine de fois. Aussi, je ne pousserai pas plus loin ce débat.

Je connais bon nombre de gens dans l'organisation—je ne parle pas des gens du Ministère qui sont responsables au ministre directement—mais sur toute la côte de Terre-Neuve, les surveillants et des douzaines et des douzaines de maîtres de poste dans les centres importants et des gens du Ministère même doutent fort, très fort, de la mise en vigueur de cette politique pour notre île en général. Donc, j'aimerais vous demander d'étudier la possibilité de faire faire une enquête sur toute cette question. Nous ne sommes certainement pas contre les économies dans notre pays, mais nous voulons certainement avoir un service comparable. Plusieurs localités s'y opposent assez fermement, car elles trouvent qu'elles n'auront pas un service comparable, et je les appuie. Je vous ai écrit à plusieurs reprises et vous avez toujours fait preuve de beaucoup de collaboration, mais est-ce que vous pourriez aviser à examiner toute la question telle qu'elle s'applique à notre région? Je suis sûr que d'autres membres connaissent des régions ayant des problèmes analogues en raison de leur situation géographique, du climat, du manque de routes ou de chemins, parce que ce sont des îles, et ainsi de suite.

**M. Kierans:** Monsieur Lundrigan, je vais certainement demander un rapport complet sur tous les aspects de la situation à Terre-Neuve.

**M. Lundrigan:** Merci beaucoup.

**Le président:** Monsieur Macquarrie.

**M. Macquarrie:** Monsieur le président, me suis intéressé toute la journée aux questions profondes que nous étudions et au sujet de toutes nos discussions. Je crois que le document du ministre et tout ce qu'il a accompli ces derniers mois indiquent qu'on fait des choses fondamentales au ministère des Postes, et nous voulons tous que les comités soient plus efficaces. En étudiant ces prévisions budgétaires très importantes, je me demande si nous ne devrions pas faire plus que d'examiner tel ou tel poste.

Je ne suis pas du tout d'accord avec le ministre pour ce qui est des publications. Je crois qu'il a une responsabilité pour la diffusion de la presse écrite, responsabilité qu'il assume immédiatement quand il s'agit d'autres modes de communications. J'aimerais

## [Text]

have before this Committee some of the people who are involved in the publishing business. I would like to hear the Committee on Fair Postal Rates. I know they have visited us individually but I think they should be here, and if I may suggest respectfully as a procedural matter, there may be other things then. If the Montreal situation deteriorates, I think it would be well to see what is going on down there, the working conditions. This is a matter of procedure which I suggest and hope will be taken up later.

If what I have heard today indicates a more pragmatic, compassionate and flexible approach to the closing of these offices, it is very helpful indeed. I am glad to hear that rural municipalities will be consulted. But I have in mind a post office in which every single patron, every single officer elected, myself, advised strongly what would happen, notified your people that you were closing an office in a very obvious growth area and the office was closed. What was forecast—I do not want to be too immodest—did take place, and unless there is some willingness to suggest that perhaps you might be wrong, how much you widen the net of consultation may not be so significant.

• 2125

I am wondering if, since you have undertaken this rash of closing, you have ever reconsidered and retraced your steps. And while it is all very well to say that so many dollars were saved by closing out these uneconomic post offices, I wonder how much thought was given to the fact that you have coupled this move with an increase in rates and that the poor unfortunate Canadians who have had services taken from them have in fact been contributing far more heavily in other ways and that perhaps it is an unfair bit of bookkeeping to charge them with this million dollars deficit; that in the process, like all other unfortunate Canadians, they are paying more. I think that might be considered. I do hope that there will be more tolerance here.

There is one question I want to take up, and that is the fate of a group in your ranks that I am very concerned about, and that is the railway mail clerks as they used to be. Could someone tell me where they stand now in terms of contracts, in terms of security, in terms of working conditions vis-à-vis the other people in the Department?

**Mr. Kierans:** I can say that this is a problem that touches all of us in the Post Office. It is something that we are all deeply concerned with. It is a very human problem. It is tied

## [Interpretation]

voir devant notre Comité certaines personnes qui s'occupent de l'industrie de l'édition. Je voudrais savoir ce qu'en pense le Comité des tarifs postaux équitables. Je sais qu'ils nous ont visités individuellement, mais je crois qu'ils devraient témoigner devant le Comité. C'est une question de procédure, mais il y aurait peut-être d'autres choses aussi. Si la situation à Montréal se détériore, il serait peut-être bon de voir ce qui se passe là-bas, pour ce qui est des conditions de travail. Encore une question de procédure qui, je l'espère, sera étudiée plus tard.

Si ce que j'ai entendu aujourd'hui laisse entrevoir une attitude plus pragmatique, plus compréhensive et plus souple sur la question de fermer ces bureaux de poste, cela aidera énormément. Je suis heureux d'entendre que les municipalités rurales seront consultées. Mais je songe à un bureau de poste où chaque client, chaque fonctionnaire, moi-même, vous avons prévenus de ce qui se produirait, vous avons avertis que vous fermiez un bureau de poste dans un centre en expansion évidente, mais le bureau a été fermé quand même. Ce qui avait été prévu—je ne voudrais pas exagérer—ce qu'on avait prévu est arrivé, et à moins que vous admettiez que vous avez peut-être eu tort, je me demande jusqu'à quel point vous favorisez la consultation.

Je me demande si, depuis que vous avez cette maladie de fermer les bureaux de poste, vous avez déjà étudié la possibilité de revenir en arrière, de rebrousser chemin. Bien que ce soit très bien de dire qu'on a épargné tant de dollars en fermant les bureaux de poste non rentables, avez-vous déjà songé qu'en même temps vous avez augmenté les tarifs postaux et que les pauvres malheureux Canadiens qui ont été privés des services ont en fait contribué bien davantage d'autres façons. C'est peut-être une mauvaise pratique comptable que de leur imposer ce déficit de plusieurs millions de dollars, car de la sorte, tous les malheureux Canadiens paient plus cher. Je crois que vous pourriez songer à ceci. J'espère qu'on fera preuve de plus de compréhension.

Il y a une question que je voulais soulever, et c'est le sort d'un groupe qui me préoccupe, celui de vos commis ambulants. Est-ce que quelqu'un pourrait me renseigner sur leur situation actuelle en matière de conventions de travail, de sécurité, de conditions de travail par rapport aux autres employés de votre Ministère?

**Mr. Kierans:** Je vous dirai qu'il s'agit d'un problème qui nous préoccupe tous au ministère des Postes. C'est quelque chose qui nous préoccupe énormément, un problème très

## [Texte]

up, I suppose, in conflicting institutional interests, but I will ask Mr. Bond, really, to give us the latest on it.

**Mr. Bond:** Mr. Minister, there is not too much that can be said at this time, but I will say this. We have two unions, of course, that are involved in this particular question. The process of collective bargaining is going on at this time with both these unions and obviously with respect to the settlement of this issue of surplus railway mail clerks, what will happen to them is not something that we can say at this time. Whatever may be worked out in collective bargaining will provide an answer.

**Mr. Macquarrie:** But do you accept and recognize a responsibility for their future, considering that they were moved from what one might say one arena of activity to another through matters over which they had no control? I have quite frankly wondered if the Post Office has shown enough concern. It is easy to say that there are these unions and there is that union and this is where these people fit, but surely in the process of transition the employer has a real concern, surely a powerful moral concern.

**Mr. Bond:** We are very much concerned about this, sir. I can say that. And we are doing our best through the process that is available now to do what we can in forwarding the interests of these people, but we have to recognize that we are dealing with the two unions concerned, and in the process of settling this we hope that it will come out in the best interest of these people.

**Mr. Macquarrie:** Has there been any change in the last year or in the last six months?

**Mr. Bond:** No, sir, no change.

**Mr. Macquarrie:** That is very sad. How many people do you have involved in this category?

**Mr. Bond:** About 150.

**Mr. Macquarrie:** About 150. And is there an increasing gap developing between their working conditions—and I include not only pay but other things—and those of the older workers?

**Mr. Bond:** Let us put it this way: that the situation that existed has continued. In other words, we made certain arrangements with respect to these surplus people regarding

## [Interprétation]

humain, qui est lié, je suppose, au conflit d'intérêts propres à l'institution, mais je demanderais à M. Bond de nous donner les plus récents détails à ce sujet.

**M. Bond:** Monsieur le ministre, on ne peut pas ajouter grand-chose à ce moment-ci, mais je pourrais peut-être dire ceci. Nous avons évidemment deux syndicats en cause dans cette question. Les négociations collectives se poursuivent à l'heure actuelle avec les deux syndicats et, évidemment, pour ce qui est du règlement du problème des commis ambulants surnuméraires, on ne sait pas encore ce qui va se produire. Mais la solution découlera des négociations collectives.

**M. Macquarrie:** Mais est-ce que vous acceptez et admettez une certaine responsabilité pour leur avenir étant donné qu'ils ont été déplacés d'un secteur d'activités à un autre, malgré eux si vous voulez? Franchement, je me demande si le ministère des Postes s'en est suffisamment occupé. On peut bien dire que c'est à tel ou tel syndicat d'y voir, mais sûrement pendant cette période de transition, l'employeur avait une obligation, une grave obligation morale à cet égard.

**M. Bond:** Nous nous en préoccupons beaucoup, monsieur. Je puis vous en assurer. Nous faisons de notre mieux dans la mesure où il nous est possible présentement afin de servir leurs intérêts, mais il faut reconnaître que nous négocions avec les deux syndicats; ils sont à étudier la question et nous espérons que tout sera réglé à l'avantage de tous.

**Mr. Macquarrie:** Est-ce qu'il y a eu des changements depuis un an ou six mois?

**M. Bond:** Non, aucun changement, monsieur.

**Mr. Macquarrie:** C'est bien dommage. Combiens de personnes entrent dans cette catégorie?

**M. Bond:** Environ 150.

**Mr. Macquarrie:** Environ 150. Mais est-ce qu'il y a un écart grandissant entre leurs conditions de travail—j'entends non seulement dans le salaire mais dans d'autres domaines aussi—and celles des autres employés?

**M. Bond:** Disons que la même situation existe toujours. En d'autres termes, nous avons pris certaines dispositions à l'égard de ces employés surnuméraires pour leur affecta-

## [Text]

their work assignments in the Post Office and their leave schedules and this has continued. No final settlement of this issue is possible yet, but we have continued to do what we were doing two years ago. In other words, their working conditions have remained the same.

**Mr. Kierans:** The real nub of the problem is seniority.

**Mr. Bond:** It is. This is the main question, sir, and it is the point at issue.

**Mr. Kierans:** And we cannot grant seniority to people or impose it on unions. If we did it, I would be accused of being even more arbitrary and arrogant than I have been accused of.

**Mr. Macquarrie:** When Mr. Lundrigan called you Procrustean or said you were not Procrustean, I thought he had added a few too many syllables.

• 2130

I have one more question at this time. I do not want to be a monopolist, Mr. Chairman. I am wondering when, in your Department, you are able to follow up improved mail service with improved air service—I will give you an example and it is not that I am personally interested. Charlottetown has recently, within the last several months, had a tremendous improvement in its air service with Montreal, but it seems from what I can find out by personal observation and checking my own mail that nothing has happened in the movement of mail from Charlottetown to Montreal. I can get up now in an hour where it used to take me, God help us, half a day, but the mail should be moving a little more quickly too. When do you adjust into this new situation?

**Mr. Kierans:** You probably have uncovered something here, that I think I am going to get an answer to, both for you and for me.

**Mr. Macquarrie:** So Charlottetown is going to get a letter, too.

I have just one final question. Did I understand you to say that in this iniquitous matter of closing out post offices, that the local people made the decision, in fact?

**Mr. Kierans:** No, they made the study. The decisions would be made at the regional level.

**Mr. Macquarrie:** Yes.

## [Interpretation]

tion au ministère des Postes et leurs droits aux congés; donc, aucun chargement. Aucun règlement définitif n'a été possible jusqu'à maintenant, mais nous continuons à faire comme il y a deux ans. En d'autres termes, leurs conditions de travail sont demeurées les mêmes.

**M. Kierans:** Le nœud du problème, c'est l'ancienneté.

**M. Bond:** C'est juste. Voilà la chose essentielle, monsieur, celle qu'il faut régler.

**M. Kierans:** Et on ne peut pas faire cadeau de l'ancienneté aux employés ni berner les syndicats. Si nous le faisions, je serais accusé d'être plus arbitraire et arrogant encore.

**M. Macquarrie:** Lorsque M. Lundrigan a dit que vous agissiez à la façon de Procruste, ou peut-être pas comme Procruste, j'ai pensé qu'il ajoutait une ou deux syllabes au mot.

Monsieur le président, j'ai une autre question à poser, mais je ne voudrais pas garder le monopole. Je me demande quand votre Ministère pourra améliorer les services postaux en utilisant les services aériens—je vais vous donner un exemple, non pas que je suis personnellement intéressé. Récemment c'est-à-dire au cours des derniers mois, on a vu une amélioration considérable des services aériens de Montréal à Charlottetown, mais il me semble d'après ce que je constate personnellement, et en examinant mon courrier, que rien ne s'est produit quant à l'acheminement du courrier de Charlottetown à Montréal. Je pourrais être là dans une heure alors qu'il fallait autrefois une demi-journée, ma foi, mais je pense qu'on devrait également acheminer le courrier un peu plus rapidement. Quand comptez-vous atteindre cet objectif?

**M. Kierans:** Eh bien, je pense que vous avez là quelque chose d'intéressant et je vais chercher à obtenir une réponse pour vous et pour moi.

**M. Macquarrie:** Alors le courrier atteindra Charlottetown aussi.

Je veux poser une toute dernière question. Avez-vous bien dit que, quand il s'agit de la fameuse fermeture des bureaux de poste, ce sont les gens de la localité qui prennent en fait la décision?

**M. Kierans:** Non, ils font l'étude. La décision est prise au niveau régional.

**M. Macquarrie:** Oui.

## [Texte]

**Mr. Kierans:** Does Prince Edward Island come under Saint John? Yes, the decision would be made in Saint John.

**Mr. Macquarrie:** I could not believe that any one in my province could make such a stupid decision as to close the North River Post Office.

**An hon. Member:** Your province?

**Mr. Peddle:** Mr. Chairman, I would like to avoid the two gentlemen on the right of the Postmaster General. They are strictly dollars and cents gentlemen, I am sure, so I will direct my questions to the political arm of the group.

We have encountered already in Newfoundland a few examples where the Post Office Department found it was more economical to keep open post offices after they had decided to close them. They went a little farther and found it was more economical to keep open these post offices than to close them. I cannot help but think that this is going to prove true in a lot more cases than the Minister might think, than appears on the surface. At any rate, that is only a comment.

I am not sure I know the meaning of the word "Procrustean" which has been uttered by the two academics on this side, but at any rate I am very interested in the human aspect of the decisions made. Bearing in mind, Mr. Chairman, that Newfoundland has only been a province of Canada for 21 years, I am sure that at time if those people had been told that their rail passenger service was going to be taken away, which has been taken away, and that so many of their post offices would be taken away, the result might have been just a little bit different. I am not sure if the people of Canada would be glad or sorry about that, but that is not the point.

There are a lot of people in Newfoundland today who, because of having been deprived of a number of those things, feel they were sold a bill of goods. In other words, that the whole thing was entered into under false pretenses. I would like to know how much consideration was given to the human aspect, bearing in mind that the postmistress and the postmaster, in either case, in those little isolated communities do everything from writing wills, attesting to documents, looking after weddings and funerals, reading letters and in a lot of cases writing the answers to letters. They do the whole bit. They are, as my colleague said, the focal point in the whole community. I wonder how much consideration has been given to the impact of removing this from this community. The community is

## [Interprétation]

**M. Kierans:** L'Île du Prince-Édouard relève-t-elle de Saint John? Oui; donc la décision serait prise à Saint John.

**M. Macquarrie:** Je ne crois pas qu'il y ait dans ma province quelqu'un d'assez stupide pour décider de fermer le bureau de poste de North River.

**Une voix:** Votre province?

**M. Peddle:** Monsieur le président, je ne m'adresserai pas aux deux messieurs à droite du ministre des Postes. Ils ne pensent qu'en terme de dollars et de cents, j'en suis certain; alors mes questions visent l'aspect politique du groupe.

A Terre-Neuve, on a quelques exemples où il était plus rentable de garder ouverts certains bureaux de poste après avoir d'abord décidé de les fermer. Et je pense qu'on le constatera dans un bien plus grand nombre de cas que le ministre ne peut l'imaginer et qu'on pourrait penser de prime abord. De toute façon, cela n'est qu'un commentaire.

Je ne comprends pas très bien le sens du mot «Procruste» qui a été prononcé par les deux savants de ce côté-ci, mais je m'intéresse beaucoup en tout cas à l'aspect humain des décisions qui sont prises. Monsieur le président, vu que Terre-Neuve n'est une province canadienne que depuis 21 ans, je suis sûr que si on avait dit aux gens à cette époque qu'on allait abolir le service ambulant, ce qui est arrivé, et que certains bureaux de poste allaient être fermés aussi, eh bien, peut-être que les résultats auraient été un peu différents. Je ne sais pas si les Canadiens s'en réjouiraient ou non, mais là n'est pas la question.

Il y a bien des gens à Terre-Neuve qui, parce qu'on leur a enlevé un tas de choses, croient qu'on leur a fait signer un contrat sous de fausses représentations. J'ignore dans quelle mesure on a tenu compte de l'aspect humain, si on se souvient que les maîtres de poste et les maîtresses de poste dans ces petites localités isolées s'occupent de tout: rédigent les testaments, certifient les documents, s'occupent de mariages et de funérailles, donnent lecture des lettres, et répondent aux lettres dans bien des cas. Ils doivent faire tout cela. Ils sont, comme l'a dit mon collègue, le point de mire de toute la population. Donc, a-t-on tenu compte des conséquences de la suppression du bureau de poste de l'endroit? Les gens là-bas n'ont pas de centre culturel, pas de gare du National-Canadien, pas d'hôtel

## [Text]

there; they have no cultural centre; they do not have a CNR station; they do not have a town hall; they do not have anything. The post office is it.

• 2135

I understand the Minister has been and still is a hard-headed businessman, but how much...

**Mr. Kierans:** I hope there is going to be a period there.

**Mr. Peddle:** I am trying to take this very seriously, Mr. Chairman. . . consideration really was given to this aspect of it or was the whole thing across the Dominion of Canada lumped into together with the decision being that the post office had to have a revenue of \$1,000, 30 families or you are out of a post office. Would the Minister make some comment on that?

**Mr. Kierans:** The comment that I will make on it is that strictly according to the criteria that you have mentioned and which we use in all of our replies as a basis for a beginning of an investigation, there would have been about 2,600 that disappeared, but only 1,348 have, and 1,329 have remained.

**An hon. Member:** That is not true.

**Mr. Kierans:** No, I am just talking about the 2,600 odd which we have already examined and made decisions on, and I would say that of the virtually 50 per cent, 49.6 per cent or something like that, that we have kept open, the kind of consideration that you mentioned weighed very heavily in it.

**Mr. Peddle:** Then the question is, Mr. Minister, how is it that the ones—I will just take my own riding, but I cannot name the ones that have been closed—that are being closed, if this criterion, as you said, was a very definite aspect of the problem, fall into that category? They are isolated. You talked about snowplows knocking down boxes. They probably will not see a snowplow until 10 days after a storm. If the same criteria was applied to others and the decision was to let them remain open, how come these were not? For example, Purbecks Cove, which is completely isolated.

**Mr. Kierans:** How many families would be there?

**Mr. Peddle:** Maybe 25 or 30.

**Mr. Kierans:** What would have been the revenue of the post office?

## [Interpretation]

de ville, rien en somme. Le bureau de poste est le centre de la collectivité.

Je crois savoir que le ministre est une homme d'affaires averti, mais dans quelle mesure...

**M. Kierans:** J'espère qu'on va s'arrêter là.

**M. Peddle:** Je prends la chose bien au sérieux, monsieur le président. A-t-on tenu compte de cet aspect de la question, ou est-ce les mêmes critères qui décident partout au Canada: \$1,000 par année, 30 familles par localité, ou alors... sans ça, pas de bureau de poste? Le ministre voudrait-il faire des commentaires à ce sujet?

**M. Kierans:** Je dirai qu'en s'en tenant strictement aux critères que vous avez mentionnés et que nous utilisons dans toutes nos réponses avant de commencer une enquête, il y en aurait eu 2,600 qui auraient été fermés, mais seulement 1,348 ont été fermés et 1,329 sont restés ouverts.

**Une voix:** Ce n'est pas vrai.

**M. Kierans:** Non, je parle seulement des quelque vues 2600 cas que nous avons examinés et où nous avons pris une décision. Donc, dans à peu près 50 p. 100 des cas, plus exactement 49.6 p. 100, nous avons gardé les bureaux ouverts, et nous avons strictement tenu compte des facteurs dont vous parlez.

**M. Peddle:** Voici donc ma question, monsieur le ministre. Considérant, par exemple, ma propre circonscription—sans nommer les bureaux fermés—, si on utilise le critère que vous jugez essentiel en l'occurrence pour la fermeture, comment se fait-il que ceux qui sont fermés se classent dans cette catégorie? Il s'agit de localités isolées. Vous avez parlé de chasse-neige qui brisent les boîtes postales, mais on ne les voit que 10 jours après une tempête... Si les mêmes critères ont été appliqués à d'autres et qu'on a décidé de les laisser ouverts, comment se fait-il alors que ceux-ci ne l'ont pas été? Par exemple, Purbecks Cove, qui est complètement isolé.

**M. Kierans:** Combien de familles?

**M. Peddle:** De 25 à 30.

**M. Kierans:** Quelles sont les recettes du bureau de poste?

## [Texte]

**Mr. Peddle:** I have no idea, but this is what I am getting at. If revenue were the only consideration, then certainly it would be closed.

**Mr. Kierans:** Yes, but, Mr. Peddle, you have pictured this as being the centre of social activity and so on. Surely, one of the measurements would be if the people in that community who used it to the extent of \$110 or \$112 dollars a year, bought that many stamps, for us is a measure of how much activity goes on in that particular post office and does this warrant the payment of salaries of \$1,700 or \$1,900 to postmistresses.

**Mr. Peddle:** It is not, Mr. Kierans, a measure of the activity that goes on because the postmistress does not charge for writing wills, or signing documents or looking after social things. I asked if that was taken into consideration. There is no charge for this and it would not appear in your revenue.

**Mr. Kierans:** No, I know.

**Mr. Peddle:** Nobody puts a price on it. I am asking...

**Mr. Kierans:** In another instance it was suggested to us that people used the post office to pay their hydro bills, their telephone bills, their charge accounts with Eaton's mail order and so on, and that this would go with the disappearance of the post office.

I suppose the basis would be that we are supposed to subsidize that part of the activity, too. You are quite right that this adds to or creates a nub around which a great many other activities can revolve, but I doubt if that is a reasonable justification for the post office to keep on spending money, so much in excess of what the services it itself as a post office can render or are worth.

**Mr. Peddle:** Not in the stockmarket, but it government I think it is a little bit different, Mr. Kierans, with all respect.

There is one final comment that I would make. I would have thought that this government might have used a buffer rather than lumping the whole of Canada together because the rest of Canada had already been exposed to the rural route system. I thought in the case of Newfoundland, seeing that that province only joined Confederation 20-odd years ago, there might have been a buffer of five or ten years before this system was so cruelly and in a business-like way imposed upon them.

## [Interprétation]

**M. Peddle:** Je n'ai pas d'idée, mais voici ce que je veux dire. Si les recettes étaient la seule considération, certainement que vous aviez raison de le fermer.

**M. Kierans:** D'accord, monsieur Peddle, mais vous dites que c'est le centre des activités sociales de l'endroit. Certes, l'un de nos critères serait de voir si les gens de l'endroit utilisaient le bureau de poste simplement au point d'acheter pour \$100 ou \$112 de timbres par année, est-ce vraiment un centre d'activité, et serait-on justifié de payer un salaire de \$1700 ou \$1900 à la maîtresse de poste?

**M. Peddle:** Monsieur Kierans, on ne mesure pas l'importance de l'activité parce que la maîtresse de poste ne demande rien pour rédiger les testaments, signer les documents, ou s'occuper de choses sociales. J'ai demandé si on a tenu compte de ces facteurs. On ne se fait pas payer pour ces choses-là, et cela n'entre pas dans vos recettes.

**M. Kierans:** Non, je sais.

**M. Peddle:** Personne ne se fait payer pour cela. Ce que je voudrais savoir...

**M. Kierans:** Par ailleurs, les gens utilisent le bureau de poste pour payer leurs comptes d'électricité, leurs comptes de téléphone, leurs comptes chez Eaton's, etc., et ceci disparaîtrait avec la suppression du bureau de poste.

Je suppose que le principe est qu'il faut subventionner cette partie de l'activité également. Vous avez parfaitement raison de dire que ceci ajoute, ou encore crée un noyau autour duquel bien d'autres activités peuvent se greffer, mais je doute que ce soit une bonne raison pour continuer à dépenser de l'argent, beaucoup d'argent par rapport aux recettes et à l'utilité du bureau de poste.

**M. Peddle:** Je vous ferai respectueusement remarquer, monsieur Kierans, qu'au gouvernement c'est un peu différent. Nous ne sommes pas à la bourse ici.

Une dernière chose que je voudrais dire. J'aurais cru que le gouvernement au lieu de prendre l'ensemble du Canada, aurait pu utiliser un régime-tampon, parce que le reste du Canada connaît déjà le système des routes rurales. Dans le cas de Terre-Neuve, par exemple, puisque cette province vient de se joindre au Canada il y a à peu près 20 ans, on aurait peut-être pu utiliser un régime-tampon de cinq ou dix ans avant d'imposer ce régime de fermeture de façon aussi dure et commerciale.

## [Text]

**Mr. Kierans:** Actually, I think Newfoundland comes out of this very much better, not for sentimental reasons, but simply because there are the problems of geography, of isolation and so on. On a percentage basis, I would say that you have come out very much better than the vast majority of provinces.

• 2140

**Mr. Peddle:** I have one further question Mr. Chairman. I understand from a lot of those little offices that are being closed, that their revenue from money order charges was not used in computing their \$1,000.

**Mr. Kierans:** That is correct.

**Mr. Peddle:** Is that not revenue?

**Mr. Kierans:** No, that means nothing at all to the post office. You can write a money order for \$125 to pay for something to Simpsons-Sears, but this means nothing to us. We simply provide the service.

**Mr. Peddle:** I am certainly not suggesting that the \$125 should be included in revenue, Mr. Kierans, but the charge on it. The 40...

**Mr. Kierans:** It has been included as justification. I have had figures submitted to me that, in fact, the revenue of a given post office was not \$183, as I had said, but, in fact, was well in excess of \$12,000.

**Mr. Peddle:** But I am talking about money order charges. Surely, you are misunderstanding me. I am talking about the charges for the money orders. The 40 cents or 50 cents or whatever the case might be as well as box rentals. I am talking about the commissions on money orders, the charges.

**Mr. Kierans:** No, we do not include this.

**Mr. Peddle:** Why not?

**Mr. Kierans:** It is very minimal anyway.

**Mr. Peddle:** I tend to disagree on that, sir. Everybody—but everybody—in those communities buys everything they buy from Eaton's and Simpsons, and so on. Its all done by money order.

**Mr. Kierans:** You may have a point there.

**Mr. Lundrigan:** I have a question of privilege, Mr. Chairman, and I think the Minister would certainly want to clear this up. The

## [Interpretation]

**M. Kierans:** En fait, je pense que, non pas pour des raisons sentimentales, mais pour d'autres raisons, des facteurs de géographie, d'isolement, etc., je pense, dis-je, que vous vous en êtes tirés mieux à Terre-Neuve dans l'ensemble que dans la plupart des autres provinces.

**M. Peddle:** Encore une chose, monsieur le président. Dans un bon nombre de ces petits bureaux de poste qui sont fermés, je crois savoir que les recettes provenant des droits de mandats de poste ne sont pas utilisées dans le calcul des \$1,000.

**M. Kierans:** C'est exact.

**M. Peddle:** Est-ce que ce ne sont pas des recettes?

**M. Kierans:** Non, ceci ne représente rien pour le bureau de poste. Vous pouvez envoyer un mandat de poste de \$125, par exemple, pour payer quelque chose chez Simpsons Sears, mais cela ne veut rien dire pour nous. Nous fournissons simplement le service.

**M. Peddle:** Je ne veux certainement pas dire, monsieur Kierans, qu'il faut inclure les \$125 dans les recettes, mais les droits. Les 40...

**M. Kierans:** Cela a déjà été inclus pour faire foi des mandats. Par exemple, les recettes d'un certain bureau de poste n'étaient pas de \$183, comme je l'avais dit, mais bien au-delà de \$12,000.

**M. Peddle:** Mais je veux parler des droits de mandats de poste. Vous me comprenez certainement. Je parle des droits sur les mandats. Les 40 cents ou 50 cents, ou que sais-je? Et les loyers des cases postales. Je veux dire les commissions sur les mandats de poste, les droits.

**M. Kierans:** Non, nous n'incluons pas ça.

**M. Peddle:** Pourquoi pas?

**M. Kierans:** Parce que c'est très peu, de toute façon.

**M. Peddle:** Je ne suis pas d'accord, monsieur. Dans ces localités, chacun—je dis bien tout le monde—achète beaucoup de choses chez Eaton, chez Simpsons, etc. Est-ce que tout se fait par mandat?

**M. Kierans:** Je pense que vous voulez en venir au point.

**M. Lundrigan:** J'ai une question de privilége, monsieur le président, et je sais bien que le ministre voudrait m'éclaircir. Le ministre

## [Texte]

Minister did not intentionally mislead the Committee but he did give evidence which is contradictory to what he is now saying. He indicated that 1,300 post offices are closing in Canada but that on the east coast of Newfoundland we were coming out of it well from a percentage standpoint, and yet he indicated that 200 post offices are closing in Newfoundland. That is one-sixth of the total and we have one-fortieth of the total population of this nation—at least we had a few days ago.

**Mr. Kierans:** I am going, Mr. Lundrigan, by the number of post offices. On the basis of the number of post offices that are up for examination, I would say that you come out extremely well because if there are 600 up for examination I do not believe an outside figure of 200 would be closed, whereas the average across the nation is 50-50. It is on this basis that I am considering it.

**Mr. Lundrigan:** You will have to get more statistics for us to clear up your point. It is very confusing.

**The Chairman:** Mr. Marshall.

**Mr. Marshall:** Mr. Chairman, I will be very brief because my two Newfoundland colleagues have dealt with most of the questions I wanted to ask. I think the Minister will agree that I have sent in as many protests as anybody about closing post offices and I have to agree that the alternate service which is provided after the people have become educated to it has proved, as you said, to be a comparable or even better service. One of the complaints that have come to me is that when you install the group boxes there is no charge but when you install a single box there is a charge of \$10 to \$12. Can you or any of the members of your staff explain why the single boxes are charged to individuals and yet anybody who has one of the 10-group boxes is not charged?

**Mr. Bond:** With reference to the single boxes, these boxes are bought by the individuals from one of the stores that handle this particular type of merchandise. When we put in a group box this is done as a convenience so the people can come to a central point, and for the sake of getting them to come here we will put a box in, more or less. It is a convenience at our pleasure.

**Mr. Kierans:** They come to us, we do not go to them.

**Mr. Marshall:** Yes, but they deserve the service because they live a mile back in the

## [Interprétation]

ne veut certainement pas tromper le Comité mais il donne un témoignage qui est contradictoire. Il a dit que 1300 bureaux de poste seront fermés au Canada, et que, sur la côte est de Terre-Neuve nous ne serions pas trop frappés par rapport au pourcentage des fermetures, mais il a indiqué qu'il y aurait 200 fermetures à Terre-Neuve. C'est le sixième du total et nous sommes le quarantième de la population canadienne—c'est du moins ce que nous étions il y a quelques années.

**M. Kierans:** Je considère le nombre de bureaux de poste, monsieur Lundrigan. Sur le nombre de bureaux de poste que nous avons à examiner, je pense que vous vous en tirez fort bien parce que s'il y en a 600 à examiner, je ne crois pas qu'il y en aurait 200 de fermés, alors que la moyenne au Canada est de 50-50. C'est de cette façon que je vois les choses.

**M. Lundrigan:** Il faudra que vous nous donnez une statistique plus détaillée pour expliquer votre point de vue. Ce n'est pas clair du tout.

**Le président:** Monsieur Marshall.

**M. Marshall:** Je serai très bref, monsieur le président, car mes deux collègues de Terre-Neuve ont traité de la plupart des questions que je désirais poser. Le ministre reconnaîtra, je crois, que j'ai reçu autant de protestations que quiconque au sujet de la fermeture des bureaux de poste, et je suis d'accord que les nouveaux services se sont révélés, comme vous l'avez dit, comparables, sinon supérieurs aux services qui existaient antérieurement, une fois que les gens s'y furent habitués. Une des critiques que l'on m'a faites est que si l'on installe des casiers de groupe, on n'exige aucun frais, mais que si l'on installe une boîte individuelle, on exige de \$10 à \$12. Est-il possible, à vous, ou à l'un de vos fonctionnaires de me dire pourquoi l'on exige de l'argent pour l'usage d'une boîte individuelle, alors que pour un casier de groupe on n'exige aucun frais?

**M. Bond:** Les boîtes individuelles sont achetées par les particuliers dans les magasins qui en vendent. Quand nous installons des casiers de groupe, c'est en vue d'assurer un service aux gens, qui peuvent ainsi se rendre à un même endroit pour prendre leur courrier. Voilà pourquoi nous installons un ou plusieurs casiers de groupe, à notre discrétion.

**Mr. Kierans:** Ils doivent venir à nous, car nous n'allons pas à eux.

**Mr. Marshall:** Oui, mais ces gens, qui vivent parfois à un mille de la route, ont droit à ces

## [Text]

field somewhere and they can drive to the group box. In a lot of cases these people are on welfare and they cannot afford the \$12. It is very difficult for them and I have found this in a number of cases. In any event, this is the policy.

**Mr. Bond:** That is so.

**Mr. Marshall:** Yes.

**Mr. Kierans:** There is no reason that we cannot review the policy. I would like to have a report on this.

**Mr. Marshall:** Yes. I have found that it is very difficult for them. This is the only complaint I have had in a number of cases. Otherwise we would not have had the reaction that we had.

The only other point I would like to mention is that I have come across a lot of cases where the post-mistress has worked for the Department for 15, 20, 25 years and then she is suddenly cast aside. Is there any way under your criteria, aside from the 30-family criterion and the under \$1,000 criterion, in which seniority of service could be taken into consideration so that these people could bow out through attrition rather than just being cast aside, and especially in isolated communities. Is this a worthy consideration?

• 2145

**Mr. Kierans:** Yes. I do not think, Mr. Marshall, we have gone as far as you or I would like, I guess, but certainly one of the criteria in effect right now is that if the postmaster or postmistress is within a few years of retirement, we forget about it until they actually retire.

**Mr. Marshall:** I found a few cases where it was immediate, so there is the odd person and they become very, very demoralized and it is really pitiful in a lot of cases.

**Mr. Kierans:** Yes. I would think that if a man were 48 and had 20 years of service, which would mean he was 12 years from possible retirement, that we would probably close the post office but if he were 56, or something like that, we would not.

**Mr. Marshall:** I think I probably mentioned to you two years ago in the House that I ran into a woman who was lying on her bed and she said, "Well, to hell with them. I only have

## [Interpretation]

services, et peuvent se rendre en automobile à ces casiers. Dans bien des cas, ces gens ne sont pas en mesure de verser les \$10 ou \$12 exigés, car ils touchent déjà des allocations de bien-être social. J'ai constaté que dans un bon nombre de cas cela est très difficile pour eux, mais, de toute façon, c'est la politique actuellement en vigueur.

**M. Bond:** Cela est exact.

**M. Marshall:** Oui.

**M. Kierans:** Rien ne nous empêche de réviser cette politique. J'aimerais que l'on me présente un rapport à ce sujet.

**Mr. Marshall:** Oui, j'ai constaté que la chose est très difficile pour eux. C'est la seule critique qui m'a été communiquée dans un bon nombre de cas. Autrement, la réaction des gens n'aurait pas été la même.

Le seul autre point que je voudrais mentionner ici, c'est que j'ai vu bien des cas où la maîtresse de poste avait été au service du Ministère depuis 15, 20 ou 25 ans, et soudain on l'avait congédiée. Existe-t-il quelque moyen, en vertu de vos règlements, en plus de la condition relative aux 30 familles et aux \$1,000, grâce auquel on pourrait tenir compte de l'ancienneté de ces personnes, afin de leur permettre de prendre leur retraite normalement, plutôt que d'être simplement congédiées, notamment quand il s'agit de bureaux de poste de localités isolées. Cet argument est-il digne de considération?

**M. Kierans:** Oui. Je ne crois pas, monsieur Marshall, que nous soyons allés aussi loin que vous ou moi le voudrions en fait, mais un des critères dont on tient compte actuellement, je crois, c'est que si un maître ou une maîtresse de poste est à la veille de prendre sa retraite, nous ne tenons pas compte de ce fait, jusqu'à ce qu'ils prennent effectivement leur retraite.

**M. Marshall:** J'ai vu certains cas, bien que rares, où les bureaux ont été fermés immédiatement, et ces gens étaient complètement démoralisés, ce qui, souvent, est bien pitoyable.

**M. Kierans:** Oui. A mon sens, dans le cas d'une personne de 48 ans qui compte vingt ans de service, ce qui l'amène à douze ans du moment de la retraite, on fermerait probablement alors le bureau de poste, mais si elle était âgée d'environ 56 ans, par exemple, on ne fermerait pas le bureau.

**M. Marshall:** Je crois avoir dit à la Chambre, il y a environ deux ans, que j'ai connu une femme qui gisait sur son lit, et qui a dit: "Ils peuvent aller au diable. Il ne me reste

## [Texte]

two months to go and if this is the way they are going to treat me, they can go....". This is bad for human relationships and I only bring it to your attention for this reason.

**Mr. Kierans:** Yes. Thank you very much.

**The Chairman:** Mr. Thompson.

**Mr. Thompson (Red Deer):** Mr. Chairman, I want to clarify one point. I should have been talking about 15 post offices rather than 13. I have just checked my list. I am referring to my questioning this afternoon.

One of the things that concerned me in earlier questioning, Mr. Chairman, was the statement that the officials of the Post Office Department are supposed to and do consult with the various officials when it relates to the extension or suspension of service. In my experience I have not found this to be true and I have personally checked up on every one of these 15 post offices that I refer to. Would you consider placing a moratorium on any further post office closings until such time as you have been able to consult, through your officials, with local municipal officials or other local government officials or the community itself?

The second part of my question is would you consider investigating those post offices which you have already closed, and where there has been a substantial public protest in the form of a petition where at least three quarters or 80 per cent of the people involved signed the petition, in order that the public will at least have a chance to express themselves and at the same time I think it will give you a more objective view of the situation than perhaps has been given to you through the methods which your officials have used in determining whether or not a certain post office should be closed?

**Mr. Kierans:** Number one, we have been at this for two years now and the program is coming to a close anyway within the next three or four months. I would think that for the balance of the program we will insist and demand, with a fair amount of sharpness, that the field officers who do the investigations write fuller and more complete reports and that in fact they do what they are supposed to do and consult with municipal officials. I do not expect that we will get an

## [Interprétation]

plus que deux mois pour atteindre le moment de la retraite, et si c'est là la façon dont ils entendent me traiter, ils peuvent aller.... Voilà qui est très mauvais du point de vue relations publiques, et voilà pourquoi je porte cet incident à votre connaissance.

**M. Kierans:** Je vous remercie beaucoup.

**Le président:** Monsieur Thompson.

**M. Thompson (Red Deer):** Monsieur le président, je voudrais éclaircir un point. Ce n'est pas de 13 bureaux de poste qu'il s'agissait, comme je l'ai dit, mais bien de 15. Je viens de consulter ma liste. Je veux parler des questions que j'ai posées cet après-midi.

Une des questions qui me préoccupaient plus tôt, au cours de la période de questions, monsieur le président, c'est la déclaration du ministère des Postes à l'effet que les fonctionnaires du ministère des Postes sont censés consulter les autres fonctionnaires en cause, et le font, au sujet de la suspension ou de l'expansion des services. A la lumière de ma propre expérience, j'ai été à même de constater que cela n'était pas vrai, et j'ai vérifié le cas de chacun des 15 bureaux de postes dont j'ai parlé antérieurement. Seriez-vous disposé à imposer un moratoire à tout nouveau projet de fermer un bureau de poste, jusqu'à ce que vous avez pu, par l'entremise de vos fonctionnaires, consulter les autorités municipales, les autres fonctionnaires de gouvernements locaux ou les gens de l'endroit eux-mêmes.

La deuxième partie de ma question est la suivante. Seriez-vous disposé à faire une enquête sur les bureaux de poste que vous avez déjà fermés, et qui ont donné lieu à des protestations énergiques, sous forme de pétitions, par exemple, alors que les trois quarts, ou même 80 p. 100 des gens en cause auraient signé ces pétitions, afin que le public ait au moins l'occasion de faire connaître ses vues, ce qui, en même temps, vous permettrait, à mon sens, de prendre connaissance de la situation d'une façon plus objective qu'il ne vous a été possible de le faire avec les méthodes utilisées par vos fonctionnaires, en vue de déterminer s'il était opportun ou non de fermer tel ou tel bureau de poste.

**M. Kierans:** Premièrement, nous nous sommes occupés de cette chose pendant deux ans, et ce programme doit prendre fin, de toute façon, d'ici trois ou quatre mois. Je crois que pour le reste du temps au cours duquel ce programme demeurera en vigueur, nous allons insister, et exiger même avec une certaine fermeté, que les agents régionaux qui effectuent l'enquête rédigent et présentent des rapports plus complets, et qu'ils fassent ce qu'ils sont censés faire, et consultent les auto-

## [Text]

overwhelming acceptance of this, but at least from our point of view the officials who are doing this will be able to explain very much more clearly to people who may not have had any experience with a rural route what a rural route is all about.

Number two, I think we have taken a look at where these petitions have come from and we have analysed them. We have gone back to see if they had a real basis to them. I will be quite frank with you, Mr. Thompson, in many cases the community is quite willing to accept a change but obviously the local postmaster is not, and it is quite simple for him to get every man, woman and child to sign a petition. Why not, it does not cost anything. I do not know whether these petitions are more objective—I am inclined to think they are more subjective—but I am not willing to defend the complete objectivity of our own reports either, but by and large we do take a good look at it and when we make mistakes we are fairly quickly caught up by members of Parliament. No, it is not too late.

• 2150

**Mr. Thompson (Red Deer):** I have to differ with you, Mr. Postmaster, because again I am referring to my own experience and I do not consider that what you say is what has actually taken place because the people who have conducted the investigation and are reporting to you have not consulted in any adequate way, as far as I can see, with the community. It seems to me that because your one commodity for sale is service, it would be in your best interest to meet actually with the community and explain what you are intending to do.

It is not difficult to do this. I do not think that people who sign petitions are necessarily under the thumb of a postmaster, and I do not think necessarily postmasters are entirely looking out for their own interests in this thing. There may be some exceptions, but to make this a blanket rule is incorrect.

It seems to me that there are some post offices which the Department has closed—not all by any means; they are a minority, I think—where there has not been proper consideration given to public opinion or to the actual needs of the community or the local situation that may apply to the community. That is why I ask whether it would not be a good idea to call for a re-investigation of those post offices where there has been a strong public opinion expressed, or where your member of Parliament is trying to

## [Interpretation]

ités municipales. Je ne m'attends pas à ce que l'on se rende avec enthousiasme à cette demande, mais en tous cas, les fonctionnaires qui le feront seront plus en mesure, à notre avis, d'expliquer clairement aux gens ce que c'est qu'une route rurale, eux, qui peuvent bien n'avoir aucune idée de la chose.

Deuxièmement, je crois que nous avons vérifié d'où venaient ces pétitions, que nous avons analysées. Nous avons de nouveau étudié la question, en vue de déterminer si ces pétitions étaient réellement fondées. Je serai bien franc avec vous, monsieur Thompson. Dans bien des cas, les gens de la localité accueilleraient volontiers un changement, mais le maître de poste n'est pas d'accord, lui, et il lui est très facile de faire signer une pétition par tous, hommes, femmes et enfants. Pourquoi pas? Cela ne coûte rien. Je doute si de telles pétitions sont objectives ou non, mais je serais enclin à croire qu'elles sont plutôt subjectives. Je ne serais pas prêt à affirmer, non plus, que nos rapports sont tout à fait objectifs, mais d'une façon générale, nous étudions sérieusement les questions, et quand nous commettions des erreurs, les députés ne mettent pas trop de temps à nous le dire. Non, ce n'est pas trop tard.

**M. Thompson (Red Deer):** Je ne suis pas d'accord avec vous, monsieur le ministre, car ici encore, je parle d'expérience, et je ne considère pas que ce que vous dites est bien ce qui s'est passé, car les gens qui ont effectué l'enquête et vous en ont fait rapport n'ont pas, à mon sens, consulté suffisamment les gens de la localité. Il me semble qu'êtant donné que tout ce que vous avez à vendre c'est un service, il serait tout à fait dans votre intérêt de rencontrer les gens de la localité et leur expliquer ce que vous avez l'intention de faire.

Cela n'est pas si difficile. Je ne crois pas que les gens qui signent des pétitions soient nécessairement les instruments du maître de poste, et je ne crois pas, non plus, que les maîtres de poste cherchent uniquement à défendre leurs propres intérêts dans cette affaire. Il y a peut-être des exceptions, mais il ne serait pas juste de généraliser.

Il me semble que dans certains cas où des bureaux de poste ont été fermés par le ministère, mais pas dans tous les cas, bien sûr, il n'a pas été tenu suffisamment compte de l'opinion de la population, de ses besoins réels, et des circonstances particulières où elle pouvait se trouver. Voilà pourquoi je demande s'il ne serait pas préférable de réexaminer le cas des bureaux de poste où il y a eu une opposition très forte de la part du public, ou de ceux que vous devriez examiner de nouveau, comme essaient de vous en convaincre votre député.

## [Texte]

convey to you that there should be further consideration given. Again, I would say that I have 15 and I am speaking of five, perhaps only four. Perhaps only three are urgent, but I think it is wrong to take this blanket overall consensus approach.

**The Chairman:** Mr. McCleave.

**Mr. Thompson (Red Deer):** I have one other area I would like to question a bit.

**The Chairman:** Go ahead.

**Mr. Thompson (Red Deer):** In your outline you refer to the various services as far as deficits or credits are concerned. We are speaking as it applies to rural post offices. It is a very small amount of money, comparatively speaking, \$2 million or \$3 million. Something like this is perhaps the very outside.

However, in your outline this morning you mentioned that third class mail shows a loss of approximately \$15.1 million.

I have intentionally over the last month kept an eye on the third class mail that comes into my office here, and into my box in my home city of Red Deer. I have asked a number of other persons do the same thing. It seems to me that there is a very heavy load of mail being carried by those who deliver mail, whether it is on a rural route contract or by a direct letter carrier, which is strictly junk mail, the kind of mail that you and I pile up on our desk and throw almost directly into the wastepaper basket. Is there not somewhere you could recover a good portion of this deficit by having a different regulation on third class mail from the one you are using at the present time?

**Mr. Kierans:** I think it is really a question of the rates, Mr. Thompson.

**Mr. Thompson (Red Deer):** I am referring to rates.

**Mr. Kierans:** Yes, and we certainly intend to do this. Last year our projections prior to the bill being passed were that it would be roughly in balance. But then, of course, you know we reclassified a great many magazines and so on, and moved them into third class and they carried with them, of course, their deficit, which is largely responsible for that amount there.

We have not, of course, been able to change rates in the third and fourth classes, although the Postmaster General has the power to do so. That is in theory, but in fact you cannot do it until you adjust other rates in the first

## [Interprétation]

Je répète qu'il s'agirait peut-être de quinze cas, mais je parle plus particulièrement de cinq d'entre eux, peut-être même quatre ou même trois, mais je crois qu'il n'est pas bon de trop généraliser.

**Le président:** Monsieur McCleave.

**M. Thompson (Red Deer):** J'aurais quelques questions à poser dans un autre domaine.

**Le président:** Vous avez la parole.

**M. Thompson (Red Deer):** Dans votre exposé, vous avez parlé de divers services, du point de vue des déficits. Nous parlons ici des bureaux de poste ruraux. Le déficit en cause représentait une somme relativement peu élevée, c'est-à-dire 2 ou 3 millions de dollars. Peut-être s'agit-il d'un chiffre un peu exagéré. Néanmoins, dans l'exposé présenté ce matin, vous avez dit que le courrier de troisième classe accusait un déficit d'environ 15.1 millions de dollars.

Au cours des derniers mois j'ai porté attention au courrier de troisième classe arrivé à mon bureau ici, de même que chez moi, à Red Deer. J'ai demandé à un certain nombre de personnes de faire la même chose. Il me semble qu'un très fort volume du courrier livré, tant par ceux qui le transportent à forfait, sur les routes rurales, que par les facteurs, est essentiellement du courrier d'aucune valeur, du genre que l'on empile sur son pupitre pour le jeter presque aussitôt au panier. N'y aurait-il pas un moyen de récupérer une bonne partie de ce déficit, en édictant un nouveau règlement relatif au courrier de troisième classe?

**M. Kierans:** Je crois bien, monsieur Thompson, que c'est fondamentalement une question de tarifs.

**M. Thompson (Red Deer):** C'est des tarifs que je parle.

**M. Kierans:** Oui, et nous comptons certainement procéder de cette façon. L'an dernier, nous prévoyions, avant l'adoption du bill, que notre bilan serait à peu près équilibré. Puis, comme vous le savez, nous avons reclassifié un bon nombre de magazines dans la troisième classe, mais le déficit antérieur n'en demeurait pas moins ce qui explique pour une bonne part le déficit actuel.

Et nous n'avons pas pu, bien sûr, modifier les tarifs des troisième et quatrième classe, même si le ministre des Postes a le pouvoir de le faire. Il ne s'agit d'un pouvoir théorique, mais en fait, cela ne peut se faire à moins de

## [Text]

and second classes, which is the prerogative of Parliament. You would have to go to Parliament with a fairly comprehensive statement of your finances and the reasons therefore. If we unilaterally put up third class rates we might find that they are higher than second class, and probably to recover the deficit they might come very close to the existing first class rate.

**Mr. Thompson (Red Deer):** May it not be necessary to change the definition of your classification?

**Mr. Kierans:** Then they would all go third class, if by that you mean that this type of mail should pay a premium even though the service is of a different order and is not priority mail. I think we would be getting ourselves into some pretty severe problems because the option then would be for them to send everything first class mail.

**Mr. Thompson (Red Deer):** Would you agree or would you think it a correct assumption to say that since there has been an increase in second class rates and there are fewer magazines actually in a classification of trade journals or other types of professional journals than there used to be, a certain type of third class mail has increased in the last year? It is my observation that it has.

• 2155

**Mr. Kierans:** This is quite correct because it has increased by I would think about 2,500 journals that we have put into third class.

**Mr. Thompson (Red Deer):** I am not speaking of journals. I am speaking of what I, rightly or wrongly, call direct advertising junk mail.

**Mr. Kierans:** Yes, by how much? I am told that the volume of this direct mail is actually down by 25 per cent. But it does not seem like that when you or I get it in the mail.

**Mr. Thompson (Red Deer):** It seems to me that I am getting a lot more than I used to get, a different type of third class mail, I mean at least a greater amount of it. However, coming back to the closing of rural post offices, it seems to me that it would be very simple to cut down your deficits in some of these other places by much more than the cost of your rural post offices or those of the rural post offices that may have justification

## [Interpretation]

remanier les tarifs des première et deuxième classes de courrier, ce qui constitue une prérogative au Parlement. Il faudrait se présenter au Parlement avec un bilan financier assez complet, et exposer les motifs de notre demande. Si, unilatéralement, nous fixons des tarifs pour le courrier de troisième classe, peut-être seraient-ils supérieurs à ceux du courrier de deuxième classe, et qu'en vue de récupérer le déficit il soit nécessaire d'imposer un tarif voisin de celui du courrier de première classe actuellement en vigueur.

**Mr. Thompson (Red Deer):** Ne serait-il pas nécessaire, peut-être, de définir de nouveau vos classes de courrier?

**M. Kierans:** Alors tout le courrier serait de troisième classe, si vous voulez dire que ce genre de courrier devrait être assujetti à un droit spécial, même si le service est différent et qu'il ne s'agit pas de courrier prioritaire. Je crois que nous nous heurterions à des problèmes assez graves, car alors, tout le courrier pourrait être expédié dans la catégorie de première classe.

**Mr. Thompson (Red Deer):** Croyez-vous qu'il soit raisonnable de présumer qu'étant donné l'augmentation des tarifs du courrier de deuxième classe, et qu'il y a moins de magazines et de revues industrielles et professionnelles qu'autrefois, le volume de certains articles de courrier de troisième classe a augmenté au cours de l'année dernière?

**M. Kierans:** Cela est très vrai, car nous avons classifié environ 2,500 revues dans la troisième classe.

**Mr. Thompson (Red Deer):** Je ne parle pas des revues, mais plutôt de ce que moi j'appelle, à tort ou à raison, la publicité tapageuse faite par courrier.

**Mr. Kierans:** Oui, mais de combien? On me dit que le volume de cette publicité a diminué de 25 p. 100. Évidemment cela n'est pas si évident quand vous ou moi le recevons par la poste.

**Mr. Thompson (Red Deer):** Il me semble que j'en reçois beaucoup plus qu'auparavant, et il s'agit d'un autre genre de courrier de troisième classe, du moins le volume en est plus considérable. Cependant, pour revenir à la fermeture des bureaux de poste de campagne, il me semble qu'il serait très simple de réduire vos déficits en économisant dans ces autres domaines des sommes bien supérieures à ce qu'il en coûte pour faire fonctionner les

## [Texte]

for continuing. It seems to me that it is really a false economy and you are harming the service and the reputation of service that the Post Office Department has had through a mistaken policy in this regard.

Having said that, I would like to come back to my previous question. You really did not give an answer to my question whether or not you would consider placing a moratorium on the closing of further post offices, and possibly consider some others that have been closed where there has been a sizeable public protest or where a member of Parliament or other officials have expressed protest.

**Mr. Kierans:** I would say that where a member of Parliament presents us with further evidence, we would be glad to look into it and re-examine the basis on which we close the given post office. They are not eternal decisions, Mr. Thompson.

With respect to calling moratorium on further closing, I would like to say this. I do not think we could, because there are a number of very good people who have been involved in this project. It is coming to a close. I have other things with which I want them to be concerned, areas with tremendous problems.

I will say this, that we could go half way on this, and I would say that from now on we intend to demand much more comprehensive and descriptive reports, which would include reports on the attitudes of the municipal officials in the community, before we make the decision. I would also say that I have a feeling now that whereas this started off by roughly seven out of the first 10 that we examined being closed, or perhaps even eight, this has now come down to where it is less than one in two, less than five in 10. I would say that although we are going to examine 1,200, it is my guess that perhaps of those, at the most about 300 or 400 would be closed.

**Mr. Thompson (Red Deer):** I would say in closing that I do not think there are very many members of Parliament who in trying to represent those they do are doing so because of political motivation or any other kind of motivation that might be classified as having ulterior connotations. I think it would be a good idea for your officials, when they come into an area where there is some question as to whether or not the post office should be closed, to consult with and probably go with the member of Parliament. Certainly it would have a salutary effect on public opinion, and I believe it would be

## [Interprétation]

bureaux de poste ruraux, du moins ceux qu'on serait justifié de laisser ouverts. Voilà une économique mal comprise, bien sûr, et vous allez ternir la réputation du ministère des Postes en appliquant une mauvaise politique à cet égard.

Ceci étant dit, j'aimerais revenir à ma question antérieure. Vous n'avez vraiment pas répondu à ma question, savoir si vous songeriez à imposer un moratoire à tout projet visant à la fermeture des bureaux de poste et, deuxièmement, à étudier de nouveaux les cas d'autres bureaux de poste qui ont été fermés, si cette fermeture a provoqué des protestations vigoureuses du public, ou lorsqu'un député ou un fonctionnaire a exprimé sa désapprobation d'une telle mesure.

**M. Kierans:** Je dirais que si un député nous apporte de nouvelles preuves, nous étudierons volontiers de nouveau la question, et examinerons les motifs pour lesquels le bureau de poste en cause a été fermé. Monsieur Thompson, les décisions ne sont pas irrévocables.

En ce qui concerne le moratoire dans le cas des nouvelles fermetures, voici ce que je voudrais dire. Je ne pense pas que cela soit possible, car beaucoup de gens très compétents ont participé à ce programme qui doit bientôt prendre fin. Il y a d'autres problèmes très graves que je désire leur confier, pour qu'ils les règlent.

Nous pourrions, à mon sens, ne régler qu'à demi ces problèmes, mais je dirais qu'à compter de maintenant nous comptons exiger des rapports beaucoup plus complets et beaucoup plus circonstanciés qui nous renseigneront sur l'attitude des autorités municipales, avant de prendre une décision définitive. Je dirais aussi qu'au début nous avons peut-être fermé environ 7 des 10, ou peut-être des 8 premiers bureaux de postes qui ont fait l'objet d'un examen, alors que maintenant nous en fermons moins de la moitié. Sur les 1,200 bureaux que nous avons l'intention de considérer, je crois que tout au plus 300 ou 400 seront fermés.

**Mr. Thompson (Red Deer):** Je dirai, en terminant mes remarques, qu'il n'y a pas beaucoup de députés, à mon sens, qui essaient de représenter leurs commettants pour des motifs politiques, ou tout autre motif non recommandable.

Je crois qu'il serait souhaitable que vos fonctionnaires consultent d'abord le député en cause, et peut-être qu'ils se fassent accompagner par lui, quand ils visitent une localité où il est question de fermer le bureau de poste. Cela produirait certainement un effet saluaire sur l'opinion publique, et ce serait beaucoup plus efficace que de voir un de vos fonc-

## [Text]

much better than having one of your officials trying to disguise his reasons for being there and seeking to dig out what he thinks might be the truth of something that he suspects.

I would hope that we could deal with this thing much more openly than we have and try to satisfy public opinion, and at the same time not just over-ride what seems to be a very trivial thing but which is rather important for Canada.

**Mr. Kierans:** I think that members on both sides of the House have dealt very fairly with me on this. They have said that they realize what we are trying to do, but that they do not approve 100 per cent. On the other hand, if I take Mr. Lundrigan for an example, I would guess that we must be investigating some 50 or 60 in his area, but I can remember only two occasions—it may have been three—on which he said, "I know what you are doing to me but here is one where you are going to be wrong if you decide it that way". He has given me reasonse for it and as it has turnd out—I remember two cases anyway—he was right. Perhaps they would have come to that decision anyway, I do not know, but he did not leave it in the lap of the gods or the lap of the Post Office establishment, if we want to put it this way.

• 2200

**Mr. Macquarrie:** Mr. Chairman, I would like to clarify a point. Do I understand that you are going to have a look also at those which were closed before the axe got dull.

**Mr. Kierans:** No, I did not say that. I said that if you, Mr. Macquarrie, Mr. Thompson or others wrote me again, saying: "Look, you made a mistake; you fell on your face on this one; take another look at it", we would do it. OK?

**An hon. Member:** Fourteen letters next week.

**The Chairman:** Mr. McCleave.

**Mr. McCleave:** Mr. Chairman, I understand it is 10 o'clock, but perhaps I could give notice of a motion, seconded by Mr. Macquarrie, and then it could be discussed when we meet again—that the Committee request leave of the House to hold hearings in the City of Montreal to investigate difficulties connected with the postal delivery in that city.

## [Interpretation]

tionnaires essayer de trouver un prétexte pour justifier sa présence dans la localité, et de déterminer ce qu'il croit être la vérité au sujet d'une situation qu'il soupçonne.

Je souhaiterais que nous puissions procéder d'une façon un peu plus ouverte que nous ne l'avons fait jusqu'ici en traitant de ce problème, et que nous fassions des efforts en vue de satisfaire l'opinion publique, tout en nous gardant de négliger ce qui nous semble être de peu d'importance, mais qui peut l'être pas-sablement pour le Canada.

**M. Kierans:** Je crois que tous les députés ont été très justes à mon égard en traitant de ce sujet. Ils ont dit comprendre le sens de nos efforts, sans, pour autant, nous approuver entièrement. Dans le cas de M. Lundrigan, par exemple, nous sommes en train de faire une enquête sur 50 ou 60 localités de sa région, mais il ne s'est trouvé que deux ou trois cas, si j'ai bonne mémoire, où il a dit, «Je sais comment vous me traitez, mais voici un cas où vous allez faire fausse route si vous prenez cette décision». Il m'a donné les rai-sons pour lesquelles il intervenait de cette façon, et je me souviens d'au moins deux cas où il avait raison. Peut-être en serait-on arrivé à la même décision de toute façon, je n'en sais rien, mais il n'a pas laissé la chose au hasard, s'en remettant uniquement à l'es-tablishment» du ministère des Postes, si l'on me permet cette expression.

**M. Macquarrie:** Monsieur le président, j'au-rais un point à éclaircir. Dois-je comprendre que vous allez aussi étudier le cas des bureaux qui ont été fermés avant que la loi ne s'émoussée?

**M. Kierans:** Non, je n'ai pas dit cela. J'ai dit que si vous, monsieur Macquarrie, ou encore M. Thompson ou quelqu'un d'autre, m'écrivait pour me dire: «Vous feriez mieux de reviser votre décision». Alors, nous le ferions. Compris?

**Une voix:** Vous allez recevoir quatorze let-tres la semaine prochaine.

**Le président:** Monsieur McCleave.

**M. McCleave:** Je crois qu'il est 10 heures, mais peut-être pourrais-je donner avis d'une motion, appuyée par M. Macquarrie, que nous pourrions discuter lors de notre pro-chaine réunion, motion portant que le Comité demande la permission à la Chambre de tenir des audiences dans la cité de Montréal, en vue de faire enquête sur les difficultés relati-ves à la livraison du courrier dans cette ville.

## [Texte]

I will not make any speech on it, Mr. Chairman, because I think the point has been brought up ...

**The Chairman:** If I may interrupt, Mr. McCleave, it is 10 o'clock. If you will allow me, I will look over your motion and I may give a decision tomorrow.

This Committee is adjourned until 3.30 tomorrow—after the Orders of the Day.

## [Interprétation]

Je ne prononcerai aucun discours sur cette motion, monsieur le président, car je crois que la question a déjà été soulevée.

**Le président:** Si l'on me permet d'interrompre les délibérations, monsieur McCleave, je ferai remarquer qu'il est dix heures. Si vous me le permettez, je prendrai connaissance du contenu de votre motion, et je rendrai une décision demain.

Ce Comité s'ajourne jusqu'à demain, à 3h.30—après l'Ordre du jour.

Queen's Printer for Canada, Ottawa, 1970  
Imprimeur de la Reine pour le Canada, Ottawa, 1970



OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Deuxième session de la

Twenty-eighth Parliament, 1969-70

vingt-huitième législature, 1969-1970

---

STANDING COMMITTEE

COMITÉ PERMANENT

ON

DES

TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Chairman*

H.-Pit Lessard

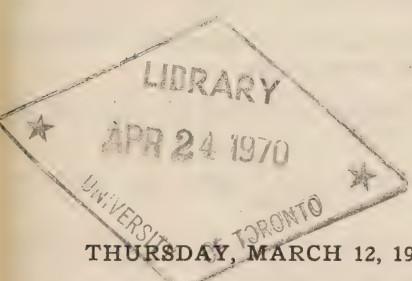
*Président*

---

MINUTES OF PROCEEDINGS  
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET  
TÉMOIGNAGES

No. 16



THURSDAY, MARCH 12, 1970

LE JEUDI 12 MARS 1970

*Respecting*

*Concernant*

Estimates 1970-71—Communications and  
Post Office.

Budget des dépenses 1970-1971—Communications et Postes.

---

WITNESSES—TÉMOINS

(See *Minutes of Proceedings*)

(*Voir les Procès-verbaux*)

STANDING COMMITTEE  
ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

*Chairman:*  
*Vice-Chairman:*  
and Messrs.

Breau,  
Crossman,  
Forget,  
Godin,  
Horner,  
Howe,

H.-Pit Lessard  
Charles Turner

*Président*  
*Vice-président*  
et MM.

LeBlanc (*Rimouski*),  
Lessard (*Lac Saint-Jean*),  
Mather,  
Macquarrie,  
McCleave,  
Portelance,

(Quorum 11)

Pringle,  
Rock,  
Skoberg,  
Smith (*Saint-Jean*),  
Thomas (*Moncton*),  
Valade. (20)

*Le greffier du Comité,*  
Robert Normand,  
*Clerk of the Committee.*

Pursuant to Standing Order 65 (4) (b)

Conformément à l'article 65 (4) (b) du  
Règlement

Mr. Forget replaced Mr. Marceau, on  
March 11, 1970.

M. Forget remplace M. Marceau, le 11  
mars 1970.

Mr. Schumacher replaced Mr. Mac-  
quarrie, on March 11, 1970.

M. Schumacher remplace M. Macquar-  
rie, le 11 mars 1970.

Mr. Crossman replaced Mr. Allmand, on  
March 11, 1970.

M. Crossman remplace M. Allmand, le  
11 mars 1970.

Mr. Macquarrie replaced Mr. Schu-  
macher, on March 12, 1970.

M. Macquarrie remplace M. Schuma-  
cher, le 12 mars 1970.

Mr. LeBlanc (*Rimouski*) replaced Mr.  
Perrault, on March 12, 1970.

M. LeBlanc (*Rimouski*), remplace M.  
Perrault, le 12 mars 1970.

Mr. Lessard (*Lac St. Jean*) replaced  
Mr. Trudel, on March 12, 1970.

M. Lessard (*Lac St-Jean*), remplace M.  
Trudel, le 12 mars 1970.

COMITÉ PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES  
COMMUNICATIONS

[Text]

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, March 12, 1970.  
(36)

The Standing Committee on Transport and Communications met this afternoon at 3:30 p.m. The Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presided.

*Members present:* Messrs. Breau, Crossman, Forget, Horner, Howe, LeBlanc (*Rimouski*), Lessard (*LaSalle*), Lessard (*Lac-Saint-Jean*), Macquarrie, McCleave, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Moncton*), Turner (*London-East*), Valade—(18).

*Other Members present:* Messrs. Scott, Muir, Marshall, Schumacher, Cadieu (*Meadow Lake*), Moore, Alkenbrack, Ritchie, Trudel—(9).

*Appearing:* The Honourable Eric Kierans, Minister of Communications.

*Witness:* From the Department of Communications: Mr. Gordon Sinclair, Assistant Deputy Postmaster General (*Finance and Marketing*).

The Committee resumed consideration of the Post Office Estimates for the fiscal year ending March 31, 1971, and the questioning of witnesses continued.

On motion of Mr. Macquarrie

*Resolved*,—That no Post Office shall be closed without the Postmaster General having given at least one year's notice of such intention to patrons of such Post Office.

The Chairman ruled the motion out of order and the questioning of witnesses resumed.

On motion of Mr. Horner

*Resolved*,—That the Committee is of the opinion that the Minister and his Department give consideration to providing at least six months' public notice before closing any such Post Office.

[Traduction]

## PROCÈS-VERBAL

Le JEUDI 12 mars 1970.  
(36)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit cet après-midi à 3 h. 30. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Breau, Crossman, Forget, Horner, Howe, LeBlanc (*Rimouski*), Lessard (*LaSalle*), Lessard (*Lac-Saint-Jean*), MacQuarrie, McCleave, Portelance, Pringle, Turner (*London-Est*), Valade—(18).

Autres députés présents: MM. Scott, Muir, Marshall, Schumacher, Cadieu (*Meadow Lake*), Moore, Alkenbrack, Ritchie, Trudel—(9).

Comparait: L'honorable Eric Kierans, ministre des Communications.

Témoins: Du ministère des Communications: M. Gordon Sinclair, sous-ministre des postes (*Finance et commercialisation*).

Le Comité reprend l'étude du Budget des dépenses des Postes pour l'année financière se terminant le 31 mars 1971, et l'interrogatoire des témoins se poursuit.

M. Macquarrie propose,

Qu'aucun bureau de poste ne sera fermé sans que les clients de ce bureau n'aient d'abord reçu du ministre des Postes, un avis préalable à cet effet au moins un an avant la date prévue de fermeture.

Le président déclare la motion irrecevable et l'interrogatoire du témoin continue.

M. Horner propose

Que le Comité est d'avis que le ministre et son ministère devraient étudier la possibilité de donner avis public d'au moins six mois avant la fermeture d'un bureau de poste.

The Chairman was permitted to take that motion under advisement subject to rule on it at the next sitting of the Committee.

At 5:40 p.m., with the questioning of witnesses continuing, the Committee adjourned until 9:30 a.m., on Tuesday, March 17, 1970.

On permet au président de prendre cette motion en délibéré, sous réserve de décision à la prochaine séance du Comité.

A 5 h. 40, l'interrogatoire des témoins se poursuivant, la séance du Comité est levée jusqu'à 9 h. 30 du matin, le mardi 17 mars 1970.

*Le greffier du Comité,  
Robert Normand,  
Clerk of the Committee.*

**EVIDENCE**

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, March 12, 1970

• 1535

**The Chairman:** Gentlemen, I see a quorum. I will give the floor to Mr. Muir, Lisgar.

**Mr. Muir (Lisgar):** Mr. Chairman, I want to thank you, first, for recognizing me. I am not a regular member of the Committee, but I felt that I had some information I would like to convey to the Postmaster General.

I think perhaps I will start off by saying that four or five years ago I used to get invited to the opening of the post offices in my constituency and I always took the opportunity to tell the people that we had one of the finest postal services in the world. I mentioned the Department, but this not only meant the Department, it meant the regional people and the people who handled the mail in the post office itself. However, since that time—and I would say, Mr. Kierans, that I think it is since you have become the Postmaster General—things have changed considerably as you probably are aware, and not only am I not invited to the post office openings, I am not even informed that the decision to build them has been made in the first place unless I happen to hear it inadvertently.

**The Chairman:** Order, please.

**Mr. Muir (Lisgar):** The fact that I am not invited is not quite so bad now. I do not feel so bad about that now because I could not say those good things about the post office any more. I feel that the post office has dropped from probably one of the best in the world, to one of the worst in the world. People always regarded the Post Office Department as a service department, but I think that service in the Post Office has been relegated to a minor role. That is one of the reasons why I do not care any more whether I get invited or not.

The second reason, of course, is because I can no longer say it is the best in the world, and I like to tell the truth.

The third reason is that if I attempted to justify the actions of the Post Office, they would throw me to hell out of the place and I would not be able to come back, and I like to come back to my constituency.

**TÉMOIGNAGES**

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 12 mars 1970

**Le président:** Messieurs, je vois que nous sommes en nombre. Je donne la parole à M. Muir (Lisgar).

**M. Muir (Lisgar):** Monsieur le président, je désire tout d'abord vous remercier de m'avoir donné la parole. Je ne suis pas un membre attitré du comité, mais j'aurais tout de même certains renseignements à fournir au ministre des Postes.

Je vais commencer par vous dire qu'il y a quatre ou cinq ans j'étais invité à l'inauguration des bureaux de poste de ma circonscription, et j'en profitais toujours pour dire aux gens que nous avions un des meilleurs services postaux au monde. Ce compliment ne s'adressait pas simplement au ministère, mais aussi au personnel local et à ceux qui s'occupaient du courrier au bureau de poste même. Mais depuis, monsieur Kierans, je dirais que c'est depuis votre arrivée au ministère des Postes, les choses ont bien changé, comme vous le savez, sans doute. Non seulement on ne m'invite plus aux inaugurations, mais on ne m'informe même pas de la construction d'un bureau de poste, à moins que je ne l'apprenne tout à fait par hasard.

**Le président:** A l'ordre.

**M. Muir (Lisgar):** Le fait qu'on ne m'invite plus, n'est pas aussi terrible, car je ne saurai plus faire de compliments au ministère des Postes, maintenant. Le service postal qui était le meilleur au monde est devenu le pire au monde. Les gens ont toujours considéré le ministère des Postes comme un ministère de service, et le service à l'heure actuelle n'a plus qu'un rôle de moindre importance. C'est plus des raisons pour laquelle il m'importe peu d'être invité.

L'autre raison, comme je vous l'ai dit, c'est que je ne pourrais dire que c'est le meilleur service postal au monde et j'aime bien dire la vérité. Si j'essayais de justifier la conduite du ministère des Postes, on me jettrait à la porte et on me dirait de ne plus jamais y revenir. J'aime bien retourner dans ma circonscription.

## [Text]

I would like to ask the Postmaster General, how did these changes come about so rapidly and why?

**Hon. Eric William Kierans (Postmaster General and Minister of Communications):** Mr. Chairman, I was not aware that hon. members were not being invited to post office openings. Perhaps one answer may be that in Mr. Muir's riding there may not have been any post office opened recently and I guess he would not want to be invited to one of the closings that have undoubtedly taken place in his riding.

I will not accept his criticism, Mr. Chairman, that the Post Office Department is one of the worst in the world, because it is not. It is still one of the best in the world. It does not give six-day service in urban areas, that is true, but the service is no longer as necessary as it was, let us say, 30 years ago. We do have to match the kinds of services that we give with the amount of taxes that people are willing to pay and people are not willing to stand for very much in the way of increases, and any way that the government can save on costs I think they do appreciate.

• 1540

If he does consider it to be one of the worst, I would ask him to outline in a little more detail—to be a little more precise—in exactly what way it is worse. Is it the attitude of the local carriers, the postmasters in his area or what? I would like some precise examples. I realize that he can quote the closing of post offices, but I have just signed, as I sign everyday, two or three letters to hon. members explaining the reasons why we are closing a post office in a particular riding.

One today dealt with a post office that had a total annual revenue of \$432 and the savings in this particular case were not the usual \$1,300 or \$1,700, they were more in the nature of \$6,000. I do not think if the people at large knew that a service cost \$6,000 and the actual return on that service was something like \$400, they would criticize us very much for closing it.

**Mr. Muir (Lisgar):** As far as the people in the post office are concerned, I imagine they are the same people who operated the best postal service in the world.

**Mr. Kierans:** They are the same people...

## [Interpretation]

Je voudrais demander au ministre des Communications, comment tous ces changements se sont-ils présentés si rapidement, et pourquoi.

**L'hon. Eric William Kierans (ministre des Communications):** Monsieur le président, je ne suis pas au courant du fait que les honorables députés ne sont pas invités aux inaugurations des bureaux de postes de leur circonscription. Peut-être que, dans la circonscription de M. Muir, on n'a pas inauguré de nouveaux bureaux de poste ces derniers temps. J'imagine qu'il ne voudrait pas qu'on l'invite à la fermeture d'un de ces bureaux de poste.

Je n'accepte pas cette critique, monsieur le président, voulant que le service postal soit l'un des pires au monde. Non, il ne l'est pas, c'est toujours un des meilleurs au monde. On ne donne pas un service de six jours par semaine dans les régions urbaines, c'est juste, mais ce service n'est plus aussi indispensable qu'il l'était, disons, il y a 30 ans. Il nous faut donc assurer que la qualité des services que nous offrons soit conforme aux impôts que les gens sont disposés à payer. Les gens ne sont pas vraiment prêts à accepter des augmentations suffisantes pour permettre au gouvernement d'épargner sur le coût. Si M. Muir trouve que c'est l'un des pires services au monde, alors, je lui demanderais de nous dire de façon un peu plus détaillée, d'être un peu plus précis, de quelle façon est-il pire qu'avant? Est-ce l'attitude des facteurs locaux, du maître de poste dans sa région, ou qu'est-ce qui ne va pas? J'aimerais donc des exemples plus précis. Je me rends compte qu'il peut citer un exemple de la fermeture des bureaux de poste locaux, mais je viens de signer, comme chaque jour, deux ou trois lettres adressées aux honorables députés et leur donnant les raisons pour lesquelles nous fermons un bureau de poste dans une circonscription donnée.

Un des bureaux de postes que j'ai dû fermer aujourd'hui n'accusait qu'un revenu total de \$432 par année, et l'épargne réalisée dans ce cas-ci à la suite de la fermeture ne sera pas de treize cents ou dix-sept cents dollars, mais plutôt de \$6,000. Je ne crois pas que les gens s'opposeraient à la fermeture d'un bureau de poste s'il savaient qu'il coûte \$6,000 et qu'il ne rapporte que \$400 par année.

**Mr. Muir (Lisgar):** Pour ce qui est des employés des services postaux, j'imagine que ce sont les mêmes aujourd'hui que par le passé.

**Mr. Kierans:** Oui, ce sont les mêmes personnes.

## [Texte]

**Mr. Muir (Lisgar):** They are the same people and I appreciate that...

**Mr. Kierans:** ...and they are just as well motivated as they ever were.

**Mr. Muir (Lisgar):** ...but I do not appreciate the fact that stamps were raised from 5 cents to 6 cents—a letter that normally took one day to come from my riding now takes four and the weekly newspapers that I could expect every Tuesday since they were posted on Thursday or Friday of the week before, now arrive the following Friday which is the day the next issue is printed. I think you could do just about as well in a banana republic by horseback. This is the one criticism that I see in it. However, if you will pardon me, I have just started.

It seems that these small post offices—and, mind you, I think there are things to be said about certain post offices that should be closed where they have become redundant, and I serve a rural community in Manitoba, by the way—form part of the social pattern of the district. It is a community centre. It is true that you leave a bank of postal boxes in front of the store with the rest of the mail being delivered under the new system by rural route, but in one area that I have in mind there would be 12 boxes in front of the store and the remaining, I think something around 40 altogether, will get delivery to the farmer's yard.

I have once case in mind particularly where we have a post office that is on the route of the truck that delivers the mail 11 miles beyond this particular village and the mail is brought back by rural route the next day. It used to be a daily delivery. People could take the daily paper, but when they only get it once every three days it is old news and my people are up on the bit. They want to know the news when it is news, they do not want to know it when it is over. You find that when this happens and you put people on the rural route, they no longer have a need to go to town for their mail, so they go to the larger centres, but that leaves the people in the village, who are mostly elderly, retired people, stuck there.

In this one case, as I said, there are 12 boxes. The storekeeper—the post office in this store in this town has been there for 90 years—tells me that he will have to go out of business. So what happens to the older people in the community? Do they leave the town at a great sacrifice, sell their homes and so on, or do they depend on somebody else to buy their groceries 15 miles away? So there is a

## [Interprétation]

**M. Muir (Lisgar):** Je comprends, mais seulement...

**M. Kierans:** Ils ont d'aussi bonnes raisons aujourd'hui que par le passé, de bien faire leur travail.

**Mr. Muir (Lisgar):** Je n'approuve pas que le tarif postal soit passé de 5c. à 6c. pour une lettre qui habituellement prenait un jour pour se rendre à ma circonscription et qui aujourd'hui en met quatre. Les hebdomadaires que je recevais habituellement tous les mardis alors qu'ils étaient mis à la poste le jeudi ou le vendredi de la semaine précédente m'arrivent maintenant le vendredi, au moment où l'on publie le numéro suivant. On ferait aussi bien de transporter le courrier à cheval.

Il y aurait bien des choses à dire à propos de ces petits bureaux de poste que l'on ferme parce qu'ils sont devenus inutiles. Je représente une circonscription rurale du Manitoba où les bureaux de poste sont partie intégrante de la structure sociale. Ce sont ni plus ni moins des centres communautaires. Il est juste que vous avez des boîtes postales devant le magasin et que le reste est livré par la poste rurale. Dans une région, entre autres, il y avait douze boîtes devant le magasin et les autres, peut-être quarante en tout, seront livrées à domicile.

Il y a un bureau de poste qui se trouve sur le parcours du camion qui fait la livraison du courrier jusqu'à onze milles du village et le courrier est rapporté le lendemain, par le courrier rural. Autrefois, la livraison était quotidienne. On avait l'habitude de recevoir les quotidiens et maintenant, on reçoit les journaux trois jours plus tard, ce n'est plus la peine. Les gens aiment les nouvelles fraîches mais, une fois passées, les nouvelles perdent de leur intérêt. Une fois que les gens sont le long d'un parcours rural, inutile alors de se rendre au village pour le courrier, on va dans les grands centres, ce qui fait que les gens du village, qui soit presque toujours des gens âgés, à la retraite, s'y trouvent isolés. Dans le cas dont je vous parlais tout à l'heure où il y a douze boîtes, le propriétaire du magasin où se trouvait le bureau de poste m'a confié qu'il allait devoir fermer ses portes bien que ce magasin ait été là depuis 90 ans. Que vont faire les gens de l'endroit? Vont-ils quitter leur village avec tous les sacrifices que cela comporte? Vont-ils vendre leur maison? Ou doivent-ils compter sur quelqu'un d'autre pour acheter leurs vivres à quinze milles plus loin? Ce changement entraîne un grand

## [Text]

big social upheaval that I think we should be aware of.

• 1545

Another very serious thing is that the Wheat Board, the Board of Grain Commissioners or both, are bringing in the so-called block system of transporting wheat. There are going to be changes in the grading of wheat to the protein content. Bags of wheat which are samples taken from the railway car that has been shipped, must reach Winnipeg before the car does and every time that these one or two elevator men in this small village ship a car, they must travel to the next post office which, in one case I know to be 14 miles away, to make sure that their sample gets to Winnipeg before the car does. This is only another social change.

The other is that for many years now the rural routes have become redundant and I would think that anyone who wanted to modernize the system would have taken a look at the rural routes first. We have larger school areas, the roads are good to the villages, the farmers only get their mail on the rural route three times a week where they could get it, in some cases at least, every day, and the fact that he is having his mail delivered at the gate three times a week is not that important to the farmer anymore.

As far as I am concerned, with the exception of some that might be in very outlying areas, you could wipe out the whole rural route system and I think you would save just about as much money as you would by closing these little post offices for the simple reason that when you close a post office you probably have to put in, one, two or maybe even three rural routes. When a post office gets below .7 I believe it is, down to about .5, the postmaster's salary is \$100 a month, plus \$20 a month for rent for his building. I know of one case where this is so.

**The Chairman:** Mr. Muir, I am very sorry, but the time that you had at your disposal has expired. You are over your 10 minutes, but I could put you down for the second round.

**Mr. Muir (Lisgar):** Are you not going to let the Minister reply at all?

**Mr. Kierans:** I will be very brief. You are quite right that this does contribute to social changes in a particular village, Mr. Muir. With that I quite agree, but the question is, are we causing it or are we the victims of it? For example, another letter that I signed ear-

## [Interpretation]

dérangement sur le plan social et il faut que ça se sache.

La Commission du blé ou la Commission des grains, ou les deux, établissent des systèmes de blocs pour le transport du blé. On modifiera la méthode de classement de la qualité du blé en vue de tenir compte de la teneur en protéines. Des échantillons de blé provenant du blé expédié par chemin de fer, doivent arriver à Winnipeg avant le train qui transporte le blé. Chaque fois que les préposés du silo à blé de ce village expédient un chargement de blé, ils doivent parcourir une distance de 14 milles pour se rendre au bureau de poste le plus près afin de s'assurer que les échantillons parviendront à Winnipeg avant le chargement de blé. Voilà un autre changement social.

Depuis bon nombre d'années maintenant, les parcours ruraux font double emploi et j'estime que ceux qui veulent moderniser le système auraient dû commencer par étudier la situation des parcours ruraux. Les centres scolaires sont plus importants, les routes sont bonnes pour se rendre au village, les agriculteurs n'obtiennent leur courrier que trois fois par semaine par le parcours rural tandis que dans certains cas du moins, ils pourraient l'obtenir chaque jour. Le fait de recevoir son courrier à la barrière trois fois par semaine n'est plus très important pour un fermier.

A mon avis, sauf dans certains cas, dans les régions périphériques, vous pourriez éliminer la poste rurale complètement et vous épargneriez autant d'argent qu'en fermant les petits bureaux de poste, pour la simple raison que lorsque vous fermez un bureau de poste, vous devez sans doute établir un, deux ou trois parcours ruraux pour les remplacer. Selon votre système lorsqu'un bureau de poste a moins de .7 jusqu'à .5 le salaire du maître de poste est du \$100 par mois, plus \$20 par mois pour le loyer.

**Le président:** Monsieur Muir, je m'excuse, mais votre temps de parole est écoulé. Vous avez pris vos dix minutes. Cependant je peux vous inscrire pour le deuxième tour.

**M. Muir (Lisgar):** Mais vous ne permettez pas au ministre de répondre?

**M. Kierans:** Je serai très bref. Vous avez raison de dire que cela apporte des modifications sur le plan social dans certains villages. Je suis parfaitement d'accord avec vous mais en sommes-nous la cause ou en sommes-nous les victimes? Cette semaine, un honorable

## [Texte]

lier this week, was in reply to an hon. member's request for information on a particular post office's income. He knew what the income was, it was something like \$222, for this particular year, but he wanted to know what it had been for the year before. So we sent him the information and it was \$455. I think if we had gone back—and I think I should do this in a few of these cases for my own information—we might have found out that 5 years ago this village had been \$1,000 and then gradually had gone down.

Anyway, in these two successive years, its income was \$455 and then \$222. So which happened first? The social upheaval that came to the village which caused the post office to take a look at the changes or that people were, in fact, going into towns with their children to deliver them to a school system or whatever. You at least have to give us credit for looking at the problem that way, too.

**Mr. Muir (Lisgar):** If I may, I just would like to make one final remark. Do you think that you are going to do anything by closing down this post office where it is costing, say, \$1,200 a year for salary plus \$20 a month for rent, and putting in two long rural routes? You cannot do it for the same price.

**Mr. Kierans:** In doing it we would have extended the existing rural routes, I would imagine. This is what happens in the vast majority of cases and the decision would have been taken only when there was a net benefit.

**Mr. Muir (Lisgar):** May I be put on the list for later, please?

**Mr. Skoberg:** I have just two brief questions, Mr. Chairman. Mr. Kierans, I understand that there are \$4.5 million in the Post Office savings that have been unclaimed. Has that figure ever been confirmed or what has really happened to those accounts that were published in the paper?

**Mr. Kierans:** I will ask Mr. Sinclair to reply to that.

• 1550

**Mr. Gordon Sinclair (Assistant Deputy Postmaster General (Finance and Administration) Department of the Postmaster General and Communications):** The figure is approximately correct as of December 31, 1969. There were about \$4.5 million of unclaimed deposits. All those accounts that are less than \$25 and have been inactive for over 30 years will be turned over to the Crown and the Department is in the process of going through the

## [Interprétation]

député m'a écrit pour me demander quel était le revenu d'un certain bureau de poste l'an dernier. Il était au courant que cette année le revenu de ce bureau avait été de \$222. Nous lui avons donc fourni les renseignements, le revenu était de \$455. Si on avait fouillé dans les dossiers, je devrais le faire pour ma propre gouverne, ce même bureau de poste aurait peut-être eu \$1,000 d'affaires il y a cinq ans et a connu une baisse d'année en année.

De toute façon le revenu de \$455 est passé à \$222. Quel changement s'est produit le premier? Le changement social qui a fait que le ministère des postes a examiné les faits ou le fait que les gens vont en ville avec leurs enfants pour les amener à l'école ou où que ce soit. Enfin, il vous faut au moins nous donner le crédit d'avoir étudié le problème sous cet angle.

**M. Muir (Lisgar):** Me permettez-vous une seule observation pour terminer? Croyez-vous que vous allez réaliser quoi que ce soit en fermant le bureau de poste qui vous coûte \$1,200 par année en salaires et \$20 par mois de loyer en le remplaçant par des parcours ruraux? Vous n'y arriverez pas pour le même prix.

**M. Kierans:** On aurait simplement à prolonger les parcours ruraux. C'est ce qui se produit dans la plupart des cas et la décision n'aurait été prise que lorsqu'il y a un bénéfice net.

**Mr. Muir (Lisgar):** Est-ce qu'on peut m'inscrire pour un deuxième tour?

**Mr. Skoberg:** Deux questions très brèves, monsieur le président. Monsieur le ministre, il y a 4.5 millions de dollars au service des épargnes du Bureau de Poste qui n'ont jamais été réclamés. Est-ce que ce chiffre a jamais été confirmé et qu'est-il advenu de ces montants qui ont été publiés dans les journaux?

**Mr. Kierans:** Je vais demander à M. Sinclair d'y répondre.

**Mr. Gordon Sinclair (sous-ministre adjoint des Postes, Finance et commercialisation, ministère des Postes et des Communications):** Ce montant est à peu près exact au 31 décembre 1969. Il y avait 4 millions et demi le dollars de dépôts non réclamés. Tous les comptes qui sont moins de \$25 et qui sont dormants depuis 30 ans ou plus, seront remis à la Couronne et le ministère est à examiner les 260,000 comptes qui sont toujours courants

## [Text]

260,000 accounts that are still open at the present time to determine which accounts meet those criteria. Any accounts that are over \$25 in amount even though they have been inactive for 30 years will still be held open for possible identification of the true owners of the accounts.

**Mr. Skoberg:** Are the Post Office Department officials looking after this and trying to determine where it should go and what should be done with it?

**Mr. Sinclair:** Yes, we have been doing this.

**Mr. Skoberg:** Then when the money is turned over, where does it go?

**Mr. Sinclair:** It goes into the Consolidated Revenue Fund.

**Mr. Skoberg:** That is the general consolidated fund?

**Mr. Sinclair:** Yes.

**Mr. Skoberg:** Is any of the money prorated back to the cost of these people who have been trying to determine where the money should go, back to the Post Office Department?

**Mr. Sinclair:** No, sir.

**Mr. Skoberg:** I think maybe you should have a little talk with Treasury and try to get it back into the Post Office budget.

**Mr. Kierans:** Actually when it is turned over to the Consolidated Revenue Fund it is still available. If Mr. Skoberg has an account and does not know about it and then applies, the money still comes back out for him. If I understand you correctly, Gordon, we bear the costs of supervising the remaining accounts.

**Mr. Skoberg:** Did I understand you, to say—I may have missed what you said when you started—that another post office closed today? You referred to it in your opening remarks.

**Mr. Kierans:** No. I think it was a letter explaining a post office closing.

**Mr. Skoberg:** I thought it was understood that you were going to have a pretty close look at the whole area of closing yesterday.

**Mr. Kierans:** Yes, well, to clarify what I said earlier, I think we are coming to the end of it because right now maybe one out of three would really be closed whereas it started off the other way around, two out of three.

## [Interpretation]

afin de voir quels sont les comptes qui répondent à ces critères. Tout compte de plus de \$25 même s'il est dormant depuis plus de 30 ans, restera ouvert aux fins d'identification des véritables propriétaires de ces comptes

**M. Skoberg:** Est-ce les hauts fonctionnaires des Postes qui s'occupent de déterminer ce qu'il faut en faire?

**M. Sinclair:** Oui.

**M. Skoberg:** Qu'advient-il de cet argent une fois que vous l'avez remis?

**M. Sinclair:** Il est versé au Fonds du revenu consolidé.

**M. Skoberg:** Il s'agit du Fonds général?

**M. Sinclair:** Oui.

**M. Skoberg:** Est-ce que cet argent est réparti proportionnellement au ministère des Postes en fonction des frais de personnel?

**M. Sinclair:** Non monsieur.

**M. Skoberg:** Je pense que vous devriez parler au Conseil du Trésor en vue de faire attribuer cet argent au budget du ministère des Postes.

**M. Kierans:** En réalité lorsque nous remettons une somme d'argent au Fonds du revenu consolidé, elle est toujours en disponibilité. Si M. Skoberg avait un compte qu'il avait oublié, il pourrait le réclamer plus tard et l'argent lui serait versé. Si j'ai bien compris Gordon, nous assumons le coût de surveillance des comptes laissés en suspens.

**M. Skoberg:** Si j'ai bien compris, monsieur le ministre, vous avez dit que vous aviez fermé un autre bureau de poste?

**M. Kierans:** Non, je parlais d'une lettre rédigée à propos de la fermeture d'un bureau de poste.

**M. Skoberg:** Je croyais que vous aviez dit hier que vous étudieriez la question de très près.

**M. Kierans:** Oui. Pour préciser ce que j'a dit plus tôt, je pense que nous en arrivons à la fin de ces fermetures, parce que, maintenant, il y en a peut-être un sur trois qui sera fermé alors qu'au début on en a fermé deux.

## [Texte]

From now on they will become increasingly problems of judgment.

**Mr. Skoberg:** Is your Department hiring any administrative people from outside of the country or are you advertising for administrative people outside of the country?

**Mr. Kierans:** Not to my knowledge.

**Mr. Skoberg:** This is my last question, Mr. Chairman. I understand that it has been your practice to use the Methods and Standards Division that went from post office to post office determining the productivity of the individual mail carrier; how much he could carry; how far he could travel in so many minutes and the likes of that. This was going on about a year or so ago and I am wondering whether that type of operation is still going on so far as the individual post offices are concerned in the country?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, we do have a Methods and Standards Division engaged in that kind of work on a continuing basis.

**Mr. Skoberg:** How many times do you have to continue to evaluate the productivity of an individual mail carrier at the various points in this regard?

**Mr. Sinclair:** This does not just apply to mail carriers, it applies to the whole operation. With 50,000 people, and relatively few in Methods and Standards, it is a continuing function.

**Mr. Skoberg:** It is my understanding that at one location in our nation somewhere the Methods and Standards Division makes a practice of coming in and measuring the floor area to see whether or not it can accommodate more trucks and so forth. It makes me wonder sometimes how many of these people are needed. They naturally come from the central location, they are not located at that point where the investigation is being carried out. It has been proven beyond question that this does go on and this adds to the disquieting thoughts between the employees, I presume, and the Post Office officials.

**Mr. Sinclair:** The Post Office organization is continually trying to improve its productivity. Situations change from time to time and I think it is healthy that these people do go in and have a look at various things. Very often they are brought in at the request of the local postmaster to assist with a particular problem that may have some up in that particular postal facility.

## [Interprétation]

sur trois. De plus en plus, maintenant, cela devient un problème de jugement.

**M. Skoberg:** Est-ce que votre ministère embauche des administrateurs étrangers ou est-ce que vous faites de la réclame à cette fin?

**M. Kierans:** Pas à ma connaissance.

**M. Skoberg:** Une dernière question, monsieur le président. Il me semble que vous utilisez les services de la Division des méthodes et des normes pour aller de bureau de poste en bureau de poste afin de déterminer la productivité des facteurs, c'est-à-dire la quantité qu'il pouvait transporter, la distance qu'il pouvait parcourir en un temps donné, et ainsi de suite. Je sais que cela se faisait l'an dernier. Est-ce que cette pratique a encore cours?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, c'est une des fonctions normales de la Division des méthodes et des normes.

**M. Skoberg:** Pendant combien de temps vous faudra-t-il faire cette évaluation de la productivité d'un facteur aux différents points de livraison?

**M. Sinclair:** Cela ne vaut pas simplement dans le cas des facteurs mais pour toutes les opérations. Nous avons 50 mille employés dont relativement peu dans la Division en question ce qui fait que c'est une fonction permanente.

**M. Skoberg:** A un certain endroit au pays, le service des normes et des méthodes vient habituellement mesurer l'aire de plancher pour voir si l'on ne pourrait pas y accommoder plus de camions et des choses de ce genre. Je me demande combien de ces personnes sont nécessaires pour accomplir ce travail? Ils doivent venir du bureau central et ils ne se trouvent pas nécessairement à l'endroit où se fait l'enquête. C'est un fait que ce travail se poursuit et engendre une certaine inquiétude chez les employés des postes.

**M. Sinclair:** Le ministère des Postes cherche toujours à améliorer sa productivité. La situation varie de temps à autre et il est bon que ces gens se rendent compte de la situation. Bien souvent, ils viennent à la demande du maître de poste local afin d'aider à résoudre un problème qui se présente à ce service postal.

## [Text]

**Mr. Skoberg:** For the particular location that I have in mind I think the blueprints will show what area is available so far as this particular situation is concerned. I mean, this idea of remeasuring and the productivity end of it; how many pounds a person can carry and how fast he can walk and the likes of that should come to an end, I presume, sooner or later and I hope it is a lot sooner than later.

There were a few disquieting rumours in the paper the other day, since the last time we met, in regard to letters that have gone out to individual employees explaining the proposal of your Department to them. I have been involved in the receiving end of letters like this from a company that I happen to be on leave of absence from at this particular time, and it was not too well appreciated by me as an employee. I wonder whether or not you believe this is in the interest of good labour-management relations to send out letters of this nature to the employee at this time when the entire contract is still under negotiation.

• 1555

**Mr. Kierans:** This was a factual, without comment explanation of the offer that had been made by the Treasury Board to the postal employees and that is all. It was for information and the purpose of better communication.

**Mr. Skoberg:** Was it initiated by the Treasury Board or by your Department, Mr. Kierans?

**Mr. Kierans:** I think it was initiated by our Department.

**Mr. Skoberg:** I hope you will take a close look at that little labour-management proposition. Thank you.

**The Chairman:** Mr. Scott.

**Mr. Scott:** Thank you very much, Mr. Chairman. I am receiving, I presume like most other members here, a lot of complaints about the closing of the small post offices in the smaller communities and some of these post offices have up to 112 or so customers. I was under the impression that as long as a post office had roughly 30 or more customers it would still be kept as a rural post office, but I find that this is not the case. I would like to ask the Minister at this point, what is his criteria, besides dollars and cents, for measuring the value of these smaller post offices?

## [Interpretation]

**M. Skoberg:** En ce qui concerne l'endroit auquel je pense, les devis indiquent l'aire disponible et je ne vois pas pourquoi on doit constamment remesurer et revoir ce qui en est de la productivité. Enfin, cela devrait prendre fin un jour, tôt ou tard, et j'espère que ce sera tôt, plus tôt que tard.

Il y a certaines rumeurs inquiétantes qui ont paru dans les journaux, depuis notre dernière réunion, à propos des lettres qui ont été distribuées aux employés pour leur expliquer les propositions de votre ministère. J'ai reçu des lettres de ce genre de la part d'une compagnie pour laquelle je travaillais et pour ma part je n'ai guère pris cette lettre en tant qu'employé. Croyez-vous qu'il soit dans l'intérêt des relations de travail d'envoyer ce genre de lettres aux employés alors que l'on est à négocier les termes du contrat?

**M. Kierans:** Il s'agissait d'une explication des faits sans commentaires. Cette lettre expliquait tout simplement l'offre qui avait été faite par le Conseil du Trésor, aux employés des postes. Cette lettre a été envoyée à titre de renseignements et de bonne communication.

**M. Skoberg:** Est-ce qu'elle provenait du Conseil du Trésor ou de votre ministère?

**M. Kierans:** De notre ministère.

**M. Skoberg:** J'espère que vous examinerez cette question des rapports patrons-ouvriers de très près.

**Le président:** Monsieur Scott.

**M. Scott:** Merci beaucoup. Monsieur le président, tout comme les autres membres de ce Comité, je reçois bon nombre de griefs quant à la fermeture des bureaux de poste dans les petites localités. Certains de ces bureaux de poste ont jusqu'à 112 clients et j'avais l'impression qu'aussi longtemps qu'un bureau de poste avait environ 30 clients que le ministère maintiendrait toujours un bureau de poste rural, mais tel n'est pas le cas. Je voudrais donc demander au ministre sur quels critères, en plus de cette évaluation en dollars et en cents, il se fonde pour mesurer la valeur d'un bureau de poste?

## [Texte]

**Mr. Kierans:** We take into account the social implications of closing a particular post office, the possibilities of providing an alternative service before we make the decision. This has to be made quite clear to me. If it is not and there have been a few cases out of the thousands that we are examining where it has been proved that the alternative proposals were not better, we have reversed ourselves. I think the only thing I can say is that out of about 2,600 we have examined so far, we have only closed one in two. Now, they all came under the strictly economic criteria of \$1,000, or less than 30 families and so on. Obviously we found reasons for at least half of them that were not economic but other reasons for keeping them open.

**Mr. Scott:** I realize that this has been brought up before and you mentioned it now, where there is a social life, which I agree with, I find that it is not in the smaller communities too many of the younger families with children depending on school or going to school as you mentioned a while ago who suffer from this. The smaller community today is being flooded by elderly people from the cities who have been forced to retire in a smaller community for strictly economic reasons. These people now are coming out there expecting a post office in the community and they find that probably the post office is going to be closed in a matter of time.

Also a community when it loses its post office loses its identity. I think this has played a large part in our way of life in the past and I hope that it will play a large part in the future in each community. If they cannot be proud of their own community and the name that it carries, well, they are not very valuable citizens within the community. I also have received and you have had passed on to you, too, petitions from municipalities in respect to closing their post offices. These have fallen on deaf ears thus far.

• 1600

**Mr. Kierans:** Not always, because as I say, at least half of them are listened to and we, in fact, decide to keep them open. People say it has a great social value and we agree that it does, but we measure some of that social value, I suppose, by physical facts and the physical facts very often are that the people in a community have occasion to go to larger towns or villages nearby for better service and better prices for the articles they buy and at the same time they do their postal business there. This is reflected in the total amount of money that passes through a post office and

## [Interprétation]

**M. Kierans:** Lorsqu'il s'agit de fermer un bureau de poste, nous tenons compte des répercussions sociales et des possibilités de fournir un service de remplacement, avant de prendre une décision. Je tiens beaucoup à cette dernière condition. Dans certain cas, quelques-uns des milliers que nous sommes à étudier, il a été prouvé que la solution de rechange n'était pas meilleure. C'est pourquoi nous sommes revenus sur notre décision. La seule chose que je puisse dire c'est que sur environ 2,600 cas que nous avons étudiés jusqu'ici nous n'en avons fermé qu'un sur deux. Ils relèvent tous de ce critère rigoureux de \$1,000 et de moins de 30 familles, et ainsi de suite. Nous avons trouvé des motifs autres qu'économiques pour au moins la moitié d'entre eux et nous les avons conservés.

**M. Scott:** Je sais que l'aspect de la vie sociale a déjà été soulevé et vous venez d'en parler. Dans les plus petites localités, ce ne sont pas les jeunes familles dont les enfants vont à l'école qui en subissent les conséquences. Les petites collectivités aujourd'hui regorgent de personnes âgées qui sont venues des villes pour y prendre leurs retraites pour des motifs d'ordre économique. Ces gens arrivent et s'aperçoivent que le bureau de poste sera fermé avant longtemps. Une collectivité qui perd son service postal perd son identité. Le bureau de poste a joué un rôle très important dans notre mode de vie par le passé et j'espère qu'il en sera de même pour l'avenir. S'ils ne peuvent être fiers du nom de leur localité c'est que nous ne les considérons pas comme des citoyens très utiles. J'ai reçu des pétitions de certaines municipalités au sujet de la fermeture de leur bureau de poste. Je vous ai transmis ces pétitions, mais vous semblez faire la sourde oreille.

**M. Kierans:** Pas toujours, parce que, comme je l'ai dit, nous avons décidé d'en maintenir la moitié. Les gens disent que cela a une très grande valeur sur le plan social, et nous sommes d'accord là-dessus; mais il faut aussi considérer la réalité, et c'est que la plupart des gens vont dans des plus grands centres pour y faire leurs emplettes à meilleur compte et par la même occasion, ils font leurs transactions postales. Par conséquent, le bureau de poste de ces localités accuse un revenu beaucoup moins élevé que par le passé et c'est de cette façon que nous pou-

## [Text]

we take this as one example or one measure of the interest the people have in that community.

**Mr. Scott:** The ultimate end will be for the small store where a great many of these post offices are located; I venture to say probably the majority of them. They will have to close up and there is just no more store left. There is no more little dropping-off place where the people can chat or where the minor needs of the community can be served. That aspect enters into it, too, I would say.

**Mr. Kierans:** There may be other ways of keeping a community much more alive than just subsidizing it through an \$1,100 or \$1,500 payment to a particular individual in the community.

**Mr. Scott:** It could be cheap subsidization too, could it not?

**Mr. Kierans:** I agree.

**Mr. Scott:** On the carrier service I find that in some communities the utilities commissions are having to deliver their billings by hand instead of depending on the rural carrier. This has cropped up since last October. This is an embarrassing thing. I am sure, for your Department. Is there any explanation for it?

**Mr. Kierans:** There is really not as much of that as people would think. I mean this does start up from time to time in different areas of the country, but is usually abortive, because after awhile the people who undertake the service find they cannot make a living at the price the corporation that is using their services is willing to pay. Our services are still heavily subsidized. If somebody wants to lower the price of a heavily subsidized service I think the amount of time that they will continue to exist is measured by the amount of capital that they want to continually put into it.

**Mr. Scott:** Also in respect to the mail service, I have received,—and I passed it on to your Department,—complaints from smaller businesses—I will define them as watch repair, watchmakers who are shipping repairs out of the city. Where it used to take three days now it is taking upwards of six, seven and eight. This is going to force these people out of business. This letter is dated in November 1969. It says that if business does not soon improve I will have to discontinue my contract with my people in the city.

**Mr. Kierans:** We are constantly trying to improve it. There is no question about that. I think the service has been improving with the

## [Interpretation]

vons mesurer l'intérêt que la population porte à sa localité.

**M. Scott:** C'est le petit commerçant qui va en souffrir car le plupart de ces bureaux de poste se trouvent dans des magasins, et ces magasins devront fermer leurs portes. Il n'y aura plus de magasin, plus de lieu de rencontre et plus d'endroit pour répondre aux petits besoins de la collectivité. A mon avis, il faut aussi tenir compte de cet aspect.

**M. Kierans:** Il y a d'autres façons de maintenir la vie d'une collectivité que de simplement subventionner un membre de cette collectivité par un versement de 1100 ou 1500 dollars.

**M. Scott:** Il peut aussi s'agir d'une subvention moins coûteuse.

**M. Kierans:** J'en conviens.

**M. Scott:** Pour ce qui est de la livraison des comptes des services publics, les entreprises intéressées doivent s'en occuper elles-mêmes plutôt que de compter sur le bureau de poste. Cette situation existe depuis le mois d'octobre dernier et ce doit être plutôt ennuyeux pour votre ministère. Est-ce que vous pouvez nous expliquer la situation?

**M. Kierans:** Ce n'est pas aussi fréquent que les gens le croient. Enfin, cela se présente de temps à autre dans différentes régions du pays, mais après un certain temps les entreprises qui ont à assumer ce service se rendent compte qu'il n'est pas rentable. Notre service est lourdement subventionné. Pour faire concurrence à un service généreusement subventionné, il faut être prêt à investir des capitaux considérables d'une façon continue.

**M. Scott:** J'ai reçu des plaintes que j'ai transmises à votre Ministère, provenant de petites entreprises comme celles de la réparation de montres qui sont expédiées à l'extérieur de la ville. Déjà cette livraison se faisait en trois jours et maintenant il en faut 7 ou 8. Ces gens devront se retirer des affaires. Cette lettre, en date du mois de novembre 1969 nous dit que: «si les affaires ne s'améliorent pas, je devrai résilier le contrat que j'ai signé avec les gens de la ville.»

**M. Kierans:** Nous essayons toujours d'améliorer le service, c'est bien évident. Le service est meilleur sauf dans le cas de Montréal.

## [Texte]

exception of Montreal. We are getting a great many compliments now on the service. Part of this reflects the fact, of course, I will grant you, that people are becoming more accustomed to five-day delivery than to the former six-day delivery.

**Mr. Scott:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Breau.

**Mr. Breau:** Mr. Kierans, the criteria you mentioned to close down post offices are, first of all, less than 30 families, and a revenue of less than \$1,000. Right?

**Mr. Kierans:** That is right.

**Mr. Breau:** I have checked since you said this to the Committee and in about three instances in my constituency you have closed some way over \$1,000. Could this be an oversight?

**Mr. Kierans:** No.

**Mr. Breau:** Could it happen that you go beyond the criteria?

**Mr. Kierans:** No, there are occasions where the revenue may be over \$1,000 but there are glaring cases which have nothing to do with the current campaign—glaring cases where it is evident that by combining or changing several rural routes and including post offices we can save considerable sums of money. That is really a question of just reorganizing a whole area that has grown up haphazardly by adding post offices and rural routes which criss-cross each other and which are not rational. There are several. As a matter of fact there have been about three or four of those in the last two or three weeks. These would have come along anyway without any examination.

**Mr. Breau:** I have been told by some of your officials from the regional office for the Maritimes in Saint John that there was some kind of a criterion in New Brunswick at least to the effect that you were going to have a post office every five miles. Is this a fact? Is this a criterion that you are looking at? I am not saying that I am against it or for it, but is that a criterion, to have a post office every five miles where the population justifies it?

## [Interprétation]

Nous recevons beaucoup de compliments sur le service, mais il faut avouer que c'est dû, en partie, au fait que les gens sont maintenant habitués au service de quatre jours par semaine.

**M. Scott:** Merci beaucoup.

**Le président:** Monsieur Breau.

**M. Breau:** La norme sur laquelle on se fonde pour fermer des bureaux de poste c'est tout d'abord moins de 30 familles et un revenu inférieur à 1,000 dollars.

**M. Kierans:** C'est juste.

**M. Breau:** J'ai vérifié depuis que vous avez dit cela au Comité, et dans trois cas, dans ma circonscription, vous avez fermé des bureaux de poste qui avaient un revenu de plus de 1,000 dollars. Est-ce par inadvertance?

**M. Kierans:** Non.

**M. Breau:** Est-ce qu'il arrive que vous dépassiez la norme?

**M. Kierans:** Non, dans certains cas le revenu est peut-être de plus de 1,000 dollars mais il y a des exemples flagrants où cela n'a rien à voir avec la campagne en cours. Entre autres, il est bien évident qu'en fusionnant et en changeant différents parcours ruraux et en excluant des bureaux de poste que nous pouvons épargner d'importantes sommes d'argent. Il s'agit simplement de réorganiser les services dans une région qui a connu une croissance au petit bonheur en ajoutant des parcours ruraux et des bureaux de poste qui s'entrecroisaient sans rime ni raison. Il y en a un bon nombre. Il y en a même eu 3 ou 4 au cours des deux ou trois dernières semaines. On les aurait fermés de toute façon.

**M. Breau:** Certains de vos fonctionnaires du bureau régional des Maritimes, à Saint-Jean, m'ont dit qu'il y avait une norme du moins pour le Nouveau-Brunswick, voulant qu'il y ait un bureau de poste tous les 5 milles, est-ce juste? Est-ce une norme à laquelle vous songez en ce moment? Je ne suis ni pour ni contre mais j'aimerais savoir si vous avez l'intention d'avoir un bureau de poste tous les 5 milles où la population le justifie?

• 1605

**Mr. Kierans:** I think that would be a reasonable criterion, but I am not sure exactly what the criterion is in New Brunswick.

Look, we do want to put in post offices and we do open up new post offices in areas

**M. Kierans:** Oui, je pense que ce serait une norme tout à fait logique. Mais je ne sais pas si juste ce qu'est la norme au Nouveau-Brunswick. Nous ouvrirons de nouveaux bureaux de poste dans des régions où la popu-

## [Text]

where the population has gravitated. We are not just interested in closing them down, and we will open them up where circumstances justify.

**Mr. Breau:** Could you check on this criterion.

**Mr. Kierans:** Yes, certainly. I would be glad to, for New Brunswick, certainly.

**Mr. Breau:** The day before yesterday you mentioned that you would check with the western regional office because apparently some of your officials had not consulted municipalities and local people to find out the potential growth of the area and maybe in some instances consult the provincial governments. I have checked again and they have not consulted them in eastern Canada either so would you please send them a letter, too, in Saint John.

**Mr. Kierans:** There is certainly going to be a general directive going out right across Canada on this. You are quite right for the opening of a new revenue post office, one of the criteria—as a matter of fact the first one—is a distance of approximately five miles to the nearest post office.

**Mr. Breau:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Moore.

**Mr. Moore (Wetaskiwin):** I would like to bring up the problem of losing very many small rural post offices over the past few weeks. In fact no day goes by practically that I do not get another notice, of a closing. Naturally I do not protest the closing of many of these rural offices because I know through personal knowledge that the business has been declining over the years. In one case that comes to mind, the village has practically disappeared and I know this sort of thing happens.

Then, taking another example, I have a letter from the department saying that stamp sales at this office for the fiscal year 1968-69 amounted to only \$222, in contrast the salary is so and so. Then I refer to a letter—now I do not say from the postmaster at this office, but from a knowledgeable person, I presume—giving figures and saying that \$168 worth of stamps were sold in a period from May to December in 1968, but in the same period in 1969 it went up to \$310 worth of stamps and so on. Now we come to the important figures, money sent to the depot in 1968 was \$2,069 and in 1969 amounted to \$5,938; almost three times as much in one year. Of

## [Interpretation]

lation s'est accrue. On ne tient pas simplement à en fermer, nous en inaugurons aussi lorsque les circonstances le motivent.

**M. Breau:** Pourriez-vous vérifier quelle est la norme?

**M. Kierans:** Oui, avec plaisir.

**M. Breau:** Avant-hier, vous avez dit que vous vérifieriez auprès du bureau régional de l'Ouest, parce que certains de nos fonctionnaires n'ont apparemment pas consulté les municipalités et les gens de la localité afin de connaître la possibilité de croissance de la région; dans certains cas, ils devaient consulter les autorités provinciales. Je me suis enquis et l'on n'a pas du tout consulté les gens dans l'Est du Canada, non plus. Pourriez-vous leur envoyer une lettre aussi à Saint-Jean?

**M. Kierans:** Oui, il y aura une directive générale qui sera distribuée partout au Canada, vous avez tout à fait raison. En ce qui concerne l'ouverture d'un nouveau bureau de poste, la première condition à remplir c'est qu'il y ait au moins une distance de cinq milles jusqu'au prochain bureau.

**M. Breau:** Merci.

**Le président:** Monsieur Moore.

**M. Moore (Wetaskiwin):** Je voudrais soulever le fait qu'on perd bon nombre de petits bureaux de poste ruraux, depuis quelques semaines. Il n'y a pas un jour qui s'écoule sans qu'on ne reçoive un autre avis de fermeture d'un bureau de poste. Évidemment, je ne m'oppose pas à ce que l'on ferme bon nombre de ces petits bureaux de poste ruraux parce que je sais pertinemment que le chiffre d'affaires accuse une baisse depuis quelques années. Dans un cas, entre autres, le village à à peu près disparu, et je sais que cela se produit.

J'ai ici une lettre du ministère disant que la vente des timbres de ce bureau pour l'année de 1968-1969 ne représentait que \$222 comparativement au salaire qui est de tant. Ensuite je me reporte à une lettre, je ne dis pas du maître de poste de ce bureau, mais d'une autre personne bien renseignée qui déclare que \$168 de timbres ont été vendus de mai à décembre 1968, mais que pour la même période en 1969 la vente s'est élevée à \$310 et ainsi de suite.

Maintenant, nous en arrivons au chiffre important. Le montant d'argent envoyé au dépôt en 1968 était de \$2,069 et en 1969 de \$5,938, soit presque le triple en une seule

## [Texte]

course I have no way of checking whether these figures are true, but I might say that I have had a letter from every one, I imagine, of the subscribers to this post office, plus most of their families and friends protesting it.

I have also a petition signed by many, many people and they say, of course, that since they are 50-odd miles from the City of Edmonton you cannot say that they have access to a post office, I know, not within 15 miles. When it rains in that country, and I have been in that country, 15 miles is too far. They find it difficult even to run down to the local post office although they can do it on foot. This is the sort of thing I protest.

I have had other cases of course where I do not think criticism of the Department was justified and then others where I know for sure that these post offices, rather than losing business, are gaining a bit and are being used. I cite an example of this were we have postal closing, say, in the town in which I live or the city on Saturdays at a certain time, if people are late they can slip down there and get postal service. This has built up their business.

I also make the same plea as my colleague from Lisgar made a short while ago that it is more than a little business, it is part of the community life in some instances; I am not naive enough to say in all instances, but I know whereof I speak. I have been in these post offices in these communities, far spread as they are in my particular constituency. Could the Minister comment on this, please?

**Mr. Kierans:** First of all, I would like to have the example that you cited at the beginning, because this has opened up a problem to which I had not given very much consideration before. It has been the traditional practice of the Post Office not to credit the commissions earned on money orders. We are going to change that. If it is a \$5 money order and the commission is 15 cents it certainly seems logical that the postmaster should get credit for that, because it is a service he performs and also a measurement of the real contribution that the post office makes in the life of the community. So those are going to be taken into account.

• 1610

**Mr. Moore (Wetaskiwin):** This was included in these figures. I must be fair and say that. It is stated right in the letter that money orders are included. It breaks it down into stamps and money orders.

21786—2

## [Interprétation]

année. Je n'ai aucun moyen de vérifier ces chiffres. J'ai reçu une lettre de chacune des personnes desservies par ce bureau de poste ainsi que des membres de leur famille et de leurs amis qui voulaient protester.

J'ai reçu aussi une pétition signée par plusieurs personnes qui disent que comme ils sont à 50 milles d'Edmonton, le bureau de poste le plus près est au moins à 15 milles de distance. J'ai parcouru ce pays, et 15 milles quand il pleut, c'est beaucoup trop loin. Il est même difficile de se rendre au bureau de poste local, bien qu'ils puissent s'y rendre à pied. Voilà donc ce contre quoi je proteste.

Il y a d'autres cas où je ne crois pas que les critiques formulées à l'égard du ministère soient justifiées. Je sais aussi qu'il y a des bureaux de poste qui prospèrent et qui sont très achalandés. Entre autres, dans la ville où j'habite, le samedi, à une certaine heure, les retardataires peuvent avoir un service postal à un certain endroit et cela a contribué à faire prospérer leur chiffre d'affaires.

Je réitère la même prière faite par mon collègue de Lisgar il y a instant. Il s'agit de plus qu'une petite entreprise. C'est une partie de la vie communautaire, dans certains cas. Je ne suis pas assez naïf pour vous dire que ce l'est dans tous les cas. Mais, je sais ce dont je parle et je me suis rendu dans ces bureaux de poste et dans ces collectivités, même si elles sont très dispersées dans ma propre circonscription. Est-ce que le ministre pourrait faire des commentaires là-dessus?

**M. Kierans:** Tout d'abord, je voudrais être mis au courant des exemples dont vous avez parlé au début de vos remarques, parce qu'il s'agit d'un problème que je n'ai pas vraiment étudié jusque là. La pratique a toujours été au ministère des Postes de ne pas prendre les crédits pour les mandats postaux. Nous allons changer cette coutume.

S'il s'agit d'un mandat de 5 dollars et que la commission est de 15c., il semble alors, tout à fait logique de créditer ces sommes au ministère des Postes, car c'est un service qu'il assure et c'est aussi une mesure du rôle que joue le ministère des Postes dans la vie communautaire. Nous en tiendrons compte désormais.

**M. Moore (Wetaskiwin):** On disait bien dans la lettre que les mandats postaux étaient inclus. Il s'agit de la vente des timbres et des mandats postaux.

[Text]

**Mr. Kierans:** Money orders, yes. All right, we will add that.

In answering the first part of the question I missed the latter question. Could you repeat it please?

**Mr. Moore (Wetaskiwin):** I am not too sure that I can, I had so many. Under what Criterion do they close post offices if business is improving rather than dropping off?

**Mr. Kierans:** Well, that is the reason we have not closed a great many, because even though it is only \$600 now, we can see that it is going up. A new business has opened up, or a first business in a particular town. I think Mr. Macquarie had an example of where we had outguessed ourselves and closed when, in fact, a business moved into a town and that certainly is a mistake. I do not justify it. On the other hand, it is going to happen, even if I were making all the judgments myself. It would probably happen more often. For the municipality that is rising, I think we should hold our fire a little bit and give it a chance.

**Mr. Moore (Wetaskiwin):** Mr. Kierans, I read the figures from your office on the one hand and from a submission to your office on the other, so we have been made aware. I will give you the name of the post office out loud, it is Magnolia, Alberta, which is approximately 50 miles west of Edmonton. I hope the people there will excuse me if I say it is "out in the sticks".

**Mr. Kierans:** It is North of Edmonton?

**Mr. Moore (Wetaskiwin):** It is northwest, mostly west. They all make similar statements close enough that I can believe what they are saying and of course of my own knowledge of the place I credit what they say.

**Mr. Kierans:** Yes. The actual revenue in Magnolia was about \$400. It declined rather drastically last year. It went down to around \$200 and it is now rising. It is about \$335 up until the end of February of this year.

**Mr. Moore (Wetaskiwin):** These are stamp sales you are quoting?

**Mr. Kierans:** Yes, that is stamp sales.

**Mr. Moore (Wetaskiwin):** Of course they bring other figures into it. They give me the stamp sales.

[Interpretation]

**M. Kierans:** On les ajoutera. Pourriez-vous répéter votre dernière question s'il vous plaît?

**M. Moore (Wetaskiwin):** Je ne crois pas pouvoir le faire, j'en avais tellement. Quel critère utilise-t-on pour fermer les bureaux de poste quand il y a une amélioration du chiffre d'affaires plutôt qu'une baisse?

**M. Kierans:** C'est pourquoi il y en a plusieurs que nous n'avons pas fermés même si le revenu n'est que de \$600.00 à l'heure actuelle, nous pouvons prévoir qu'il augmentera soit qu'il y ait une nouvelle entreprise ou une première entreprise à un de ces endroits. Je crois que M. Macquarie connaît un endroit où nous avons fermé et où une entreprise s'est installée par la suite. C'est une erreur que je ne peux justifier. Néanmoins, ce sont des choses qui arriveraient même si je prenais toutes les décisions moi-même. Nous devrions attendre un peu pour donner un peu plus de chance aux municipalités qui augmentent en population.

**M. Moore (Wetaskiwin):** J'ai lu les chiffres venant de votre Cabinet d'une part et une présentation faite à votre Cabinet d'autre part, donc nous sommes bien renseignés. Je vais vous donner le nom du bureau de poste, il s'agit de Magnolia en Alberta qui est situé à environ 50 milles à l'Ouest d'Edmonton et j'espère que les gens de là ne m'en voudront pas si je dis que c'est un coin oublié.

**M. Kierans:** Est-ce au nord d'Edmonton?

**M. Moore (Wetaskiwin):** C'est au nord-ouest surtout à l'ouest. Ils font tous des déclarations semblables et d'après ma connaissance de l'endroit je peux leur faire confiance.

**M. Kierans:** Oui le revenu de Magnolia était d'environ \$400.00; il a connu une baisse assez marquée l'année dernière, il est descendu jusqu'à environ \$200.00 et maintenant il augmente de nouveau, il est rendu à environ \$335.00 jusqu'à la fin de février de cette année.

**M. Moore (Wetaskiwin):** Vous parlez de la vente des timbres?

**M. Kierans:** Oui.

**M. Moore (Wetaskiwin):** Il y a aussi d'autres ventes.

## [Texte]

**The Chairman:** Would you please talk one at a time, because it is pretty hard for the translator.

**Mr. Moore (Wetaskiwin):** I am sorry.

**The Chairman:** Would you let Mr. Kierans finish his answer.

**Mr. Moore (Wetaskiwin):** I apologize.

**The Chairman:** And Mr. Kierans could do it the other way, too.

**Mr. Kierans:** Thank you.

All right, it is up to \$335 now. Even though that was rising, it is not the kind of community that is likely to attract business where we could anticipate that it would eventually reach \$1,000, so the decision to close it was maintained.

**Mr. Moore (Wetaskiwin):** They maintain sir, that their total revenue has much exceeded those figures. I repeat the figures: the money sent to the depot in 1968 was \$2,069 and in 1969 amounted to almost \$6,000. Now I do not know the significance of these figures.

**Mr. Kierans:** Those are money orders, sir.

**Mr. Moore (Wetaskiwin):** All right.

**Mr. Kierans:** The actual commission on that amount of money might have been \$40 or \$50.

**Mr. Moore (Wetaskiwin):** I see. At any rate I repeat my submission if I may sir. That these are a very important part of the community life and knowing these communities with first-hand knowledge, I agree that there is complete justification for closing many of these post offices. However, so far no one has been able to prevent the closing of the whole works, the holus-bolus, one right after the other, and this I cannot agree with.

**Mr. Kierans:** Again I can only repeat that we have examined about 2,600 or 2,700 and we have only closed half.

**Mr. Moore (Wetaskiwin):** I see. I am just in an unlucky area then, because I have not heard of one that has been saved. I think I had better go to work on it a little harder. Thank you very much, sir.

**The Chairman:** Mr. Schumacher.

**Mr. Schumacher:** Thank you, Mr. Chairman. Could the Minister be more explicit in his reference to considering social implications. What social implications does the

## [Interprétation]

**Le président:** Veuillez parler un à la fois, car c'est très difficile pour l'interprète.

**M. Moore (Wetaskiwin):** Je m'excuse.

**Le président:** Laissez-vous M. Kierans terminer sa réponse?

**M. Moore (Wetaskiwin):** Veuillez m'excuser.

**Le président:** Monsieur Kierans pourrait le faire également.

**M. Kierans:** Merci.

Très bien le revenu est de \$335 à l'heure actuelle, mais ce n'est pas le genre de collectivité qui attire de nouvelles entreprises et, par conséquent, on ne peut prévoir qu'éventuellement il atteindra \$1,000 de sorte que la décision de le fermer a été maintenue.

**M. Moore (Wetaskiwin):** On soutient, monsieur le ministre, que le revenu total était de beaucoup supérieur; je répète les chiffres: l'argent envoyé au dépôt en 1968 était de \$2,069 et en 1969 de près de \$6,000. Je ne sais pas si ces chiffres sont vraiment significatifs.

**M. Kierans:** Il s'agissait de mandats de poste.

**M. Moore (Wetaskiwin):** Très bien.

**M. Kierans:** La commission réelle sur cette somme d'argent est probablement de \$40 ou de \$50.

**M. Moore (Wetaskiwin):** Je comprends. Enfin de toute façon je répète qu'il s'agit d'une partie intégrante et importante de la vie communautaire et bien que je convienne qu'on est tout à fait justifié de fermer bon nombre de ces bureaux de poste, je ne saurai être d'accord avec le fait que jusqu'ici personne n'ait été en mesure d'empêcher la fermeture de tous, l'un après l'autre.

**M. Kierans:** Je ne peux que répéter que nous avons étudié de 2,600 à 2,700 cas et nous n'en avons fermé que la moitié.

**M. Moore (Wetaskiwin):** Ma région n'a pas eu de veine alors, car il n'y en a pas un seul qui a été épargné. Il faudrait y travailler un peu plus fort. Merci.

**Le président:** Monsieur Schumacher.

**M. Schumacher:** Merci beaucoup, monsieur le président. Je me demande si le Ministre ne pourrait pas être plus précis lorsqu'il parle de tenir compte de la répercussion sur le plan

## [Text]

Department consider as part of the criteria in closing post offices?

**Mr. Kierans:** Well, its general usefulness to the community. The social argument works both ways. When we were considering a rather large town of 2,000 families for a letter carrier service, we have even had the argument used against us that some people in the town—it would be a very small percentage, but those are usually the people who are most vocal—were against a letter carrier service because it eliminates the post office as the hub of activity and a place to meet your neighbours and friends in the town.

**Mr. Schumacher:** I understand that in respect of what could be classified as urban post offices, but I am talking about the rural post office where they are generally located in a general store and where there are two, three or four elevators and that is the extent of that particular centre. What social considerations do you consider when deciding whether or not to close that type of post office?

**Mr. Kierans:** We take into account the general contribution that post office makes as a federal presence; as a meeting place instead of the elevator itself. The measurement of that very often is the use to which the people of the town put their post office. You often have 40 or 50 families in the town who if all of their postal business went through that local post office might have bought \$2,000 worth of stamps and in fact you find only \$200. So you know that it is not a very vital factor as the meeting hall of the community.

**Mr. Schumacher:** Has the Department ever considered starting an educational campaign advising the patrons of these post offices that if the volume of business did not increase then their particular post office might be considered for closure?

**Mr. Kierans:** I do not think I have a big enough budget to do that right across the country, but where people have come to us and in a petition said: "Look"—and this has happened on several occasions—"I will admit that we have not patronized the local post office, but I and everyone else intends to do it, because we want to keep that presence here." Then we do give them time to prove themselves.

**Mr. Schumacher:** Mr. Chairman, I would have to respectfully disagree with Mr. Kier-

## [Interpretation]

social, de quelles répercussions sociales le ministère tient-il compte dans la fermeture des bureaux de poste?

**M. Kierans:** Habituellement nous considérons leur utilité d'ensemble à la collectivité. L'argument sur le plan social vaut dans les deux sens lorsque l'on considère un service de facteurs pour une ville de 2,000 familles, il y a toujours des gens qui s'y opposent parce que ce service éliminerait le bureau de poste comme le centre de rencontre, de badinage dans la ville.

**M. Schumacher:** Je comprends cela quand il s'agit de bureaux de poste urbains, mais je parle des bureaux de poste ruraux qui se trouvent habituellement dans un magasin général et dans un centre où il y a trois ou quatre silos. Que prenez-vous en considération sur le plan social lorsque vous décidez de fermer ou de ne pas fermer ce genre de bureaux de poste?

**M. Kierans:** Nous tenons compte de la contribution d'ensemble du bureau de poste à la collectivité en tant que présence du gouvernement fédéral, en tant que centre de réunion. Bien souvent l'usage que font les gens du village de leur bureau de poste nous permet d'en mesurer l'importance.

Bien souvent vous avez 40 ou 50 familles dans une ville et si toutes les transactions postales se faisaient par l'entremise de ce bureau de poste ils auraient pu acheter \$2,000 de timbres plutôt que \$200 par conséquent ce n'est pas un facteur important comme centre de réunion pour la collectivité.

**M. Schumacher:** Est-ce que le Ministère a jamais songé à lancer une campagne pour éduquer le public qui fréquente un bureau de poste? Les a-t-on avertis que si le volume d'affaires n'augmentait pas, ce bureau de poste serait éventuellement fermé?

**M. Kierans:** Je ne crois pas que mon budget puisse me permettre de le faire par tout le pays, mais là où les gens sont venus nous voir et ont dit dans une pétition: «Nous reconnaissons que nous n'avons pas suffisamment encouragé le bureau de poste local mais nous avons l'intention de le faire à l'avenir parce que nous voulons garder cette présence chez nous.» Dans ce cas nous leur donnons le temps de faire leurs preuves.

**M. Schumacher:** Monsieur le président, je me dois alors d'être en désaccord avec le

## [Texte]

ans, because in many cases it appears that the decision to close is taken before anyone in the district has any inkling that it is going to happen.

I will cite another example. I put a question on the Order Paper in respect of post offices that were under consideration for closure in my constituency of Palliser. I got an answer back, but at the same time I got the answer back, the closure of another post office that was not even mentioned in the answer was announced. So I cannot see that any effort has ever been made to make the people aware that their post offices might be under consideration for closure. I think that is a very poor practice on the part of the Department.

**Mr. Kierans:** I think you probably got a complete list of those that were still under consideration. The one that you mentioned had already been considered and the decision taken; therefore, it would not have been on such a list.

**Mr. Schumacher:** Mr. Chairman, I would like to register a complaint about the way these closures are being conducted, because I think they are absolutely done in a most high-handed way. I think the people concerned deserve better from this service department, which is turning into a department that does not provide service and does not even feel that it has to provide any service.

It is so bloody cost-conscious and profit-conscious that service certainly has gone down the drain—to the bottom priority. But leaving the social considerations, I do believe that the Minister does not give proper consideration to these factors. He just pays lip service to them. I am wondering whether he pays any attention to the economic consequences to the community as the result of these post offices being closed.

• 1620

**Mr. Kierans:** I think you would have to spell it out. If a community is declining to the extent where only a couple of hundred dollars' worth of stamps in an entire year are being purchased, I doubt very much if the economic consequences would be great. They would be great if a decision by the Post Office caused a local industry to move elsewhere where there was a post office, but to my knowledge this has never happened.

**Mr. Schumacher:** Mr. Chairman, I would like to ask the Minister whether he feels the agricultural industry of Western Canada can move elsewhere. I would like to suggest to him that the decisions he is taking, in my

## [Interprétation]

ministre, parce que, dans bien des cas, il semble que la décision de fermeture est prise bien avant que quiconque de la région ait eu la moindre idée de ce qui allait se produire.

Je vais vous donner un autre exemple. J'ai inscrit une question au Feuilleton à l'égard de bureaux de poste qui devaient être fermés dans ma circonscription de Palliser. J'ai reçu une réponse mais en même temps que j'ai reçu cette réponse un autre qui n'avait même pas été mentionné dans la réponse fut fermé. Je ne sais pas comment on a pu déployer des efforts pour renseigner les gens sur la possibilité de fermeture de leurs bureaux de poste. C'est une très mauvaise pratique de la part du ministère.

**Mr. Kierans:** J'imagine que vous avez reçu une liste complète des bureaux de poste qui faisaient l'objet d'une étude et ceux que vous avez mentionnés avaient déjà été étudiés et la décision avait déjà été prise, par conséquent ces noms ne pouvaient paraître sur une telle liste.

**Mr. Schumacher:** Monsieur le président, je porte plainte contre la façon dont se font ces fermetures parce que je pense que cela se fait d'une façon un peu cavalière. Je pense que les gens en cause méritent quelque chose de mieux que cela de la part d'un ministère dit de service, qui ne fournit aucun service et qui n'a même pas l'intention d'en assurer un.

Ce Ministère se préoccupe tellement du coût et des bénéfices que le service est une des dernières priorités dont il tient compte. Laissons de côté l'aspect social. Je ne crois pas vraiment que le ministre étudie ces facteurs de façon appropriée quoi qu'il en dise. Je me demande s'il tient compte du plan économique pour cette collectivité, à la suite de la fermeture de ces bureaux de poste.

**Mr. Kierans:** Je pense que vous devriez préciser davantage. Si une collectivité baisse dans la proportion où il n'y a plus que quelques centaines de dollars de timbres qui se vendent au cours d'une année, je doute fort alors que la conséquence sur le plan économique soit très grande. Ce serait grave si les décisions du bureau de poste exigeaient qu'une industrie locale se déplace mais, à ma connaissance, cela ne s'est jamais produit.

**Mr. Schumacher:** Monsieur le président, je voudrais demander au Ministre s'il est d'avis que l'industrie agricole de l'Ouest peut se déplacer. Je tiens à lui faire savoir que les décisions qu'il prend, à mon avis, sans vrai-

## [Text]

view without any proper consideration of the results, are in effect adding a great economic cost to the product of that region and that industry. I am wondering whether he has ever considered it? I really do not believe he ever has considered it or else he would have some idea what I am trying to get at. The reason I did not give specific examples of these costs is that I am wondering whether he does have them in mind.

**Mr. Kierans:** We do have them, Mr. Schumacher. Before we take a decision we look at the cost of the actual service we are providing, the cost of providing an alternative service, we do a little simple subtraction and, if it is to the net advantage of the taxpayer of Canada by some reasonable amount, we make the decision to close it—and at the same time leave all the people in the community with an alternative service.

**Mr. Schumacher:** Mr. Chairman, I would like to suggest to the Minister that his alternative service is not really a replacement service. The alternative is always something less than the service the people were getting before. I refer to the fact that where they used to be able to pick up their mail practically any time of every day of the week, they now have this mail placed in group boxes three times a week, as a result of which they cannot wait for the courier to buy stamps, money orders, pick up their registers or get their C.O.D.'s. The Minister does not seem to appreciate the fact that in many cases these people have to travel 20 or 30 miles one way, which means 40 to 60 miles round trip, to look after these particular matters. It does not seem that the Department has ever considered the economic cost of that, and the time involved, which is after all money to this industry. That is why I am suggesting the Minister has paid no attention to these important matters, and I suggest that he should.

If he has, I would like to hear about it—but it certainly does not seem apparent in these decisions. We always get this form letter, and it might as well be mimeographed because all that happens is that the figures are always just a little bit different on what the stamp revenue was and what this so-called alternate service is costing.

I would suggest to the Minister that he is completely off-base when he suggests that he is giving an equivalent service at less money.

**The Chairman:** Mr. Macquarrie.

**Mr. Macquarrie:** I think it was Mr. Bond who was speaking about the code. I was

## [Interpretation]

ment tenir compte des résultats, se trouvent en réalité à ajouter au coût économique de la production de cette région et de cette industrie. Je me demande s'il n'y a jamais songé. Je ne crois pas qu'il en ait tenu compte car il aurait une idée de ce que j'essaie de lui communiquer. La raison pour laquelle je n'ai pas donné d'exemple précis c'est que je me demande si vraiment il y a songé.

**M. Kierans:** Oui, monsieur Schumacher. Avant de prendre une décision, nous considérons le coût du service que nous assurons, le coût d'un service, de recharge, nous faisons une simple opération de soustraction et si c'est au net avantage du contribuable canadien nous décidons de le fermer tout en laissant aux gens de la collectivité un service de recharge.

**M. Schumacher:** Monsieur le président, je voudrais dire au ministre que son service de recharge n'est pas vraiment un service de remplacement. La solution de recharge est toujours quelque chose de moindre que le service qu'on avait auparavant. Ces gens étaient habituellement en mesure de cueillir leur courrier à peu près à n'importe quel moment de la journée, chaque jour de la semaine tandis que maintenant, ou a son courrier dans des boîtes trois fois la semaine. Alors, ils ne peuvent attendre le courrier pour acheter des timbres, des mandats-poste, prendre le courrier enregistré ou obtenir les livraisons payables comptant. Dans bien des cas, ces personnes doivent se déplacer et même parcourir de 20 à 30 milles dans un sens, ce qui veut dire un voyage aller et retour de 40 à 60 milles afin de pouvoir s'occuper de leurs affaires. Il ne semble pas que le ministère ait jamais tenu compte du facteur coût, et du facteur temps qui représente aussi de l'argent pour cette industrie. C'est la raison pour laquelle j'ai dit que le ministre n'a pas du tout tenu compte de ces points importants et je lui propose de le faire. S'il l'a fait, je voudrais qu'il nous en parle car cela ne paraît pas dans ses décisions, loin de là. Nous recevons toujours cette circulaire, autant en faire une photocopie, parce que les chiffres diffèrent à peine de ce qui était le revenu de la vente des timbres et du coût du service de remplacement.

Je dirais au ministre qu'il fait erreur lorsqu'il prétend qu'il donne un service équivalent à un coût inférieur.

**Le président:** Monsieur Macquarrie.

**M. Macquarrie:** Je crois que c'est M. Bond qui a parlé du code. Ce qui m'a impressionné

## [Texte]

impressed by the fact that the 30 years came out again, recalling, as I do, the famous words of the document that came out in reference to Toronto. Could we have now the total cost of the Toronto experiment or, as many people in Toronto call it, the Toronto fiasco. How much did the tri-digit affair cost?

**Mr. Kierans:** We do not have the cost of that here, but I am fairly sure, Mr. Macquarrie, that that question was placed, perhaps by yourself, on the Order Paper and the information was given at that time. I do not have the information with me. The total campaign, as I recall it, may have been in the order of \$75,000—the leaflets, the distribution and so on.

• 1625

**Mr. Macquarrie:** As you realize, there was a great deal of expenditure by business houses who made use of the three digit code for their letterheads and so on. What is the assurance that this in fact has not been wasted? Is there any value derived from this in the projected new zip code?

**Mr. Kierans:** No, because it starts from a different principle, a comprehensive one, in which we take Canada as a whole and seek to locate every home on every walk in every post office district in every region and back up to the national level.

The actual money was not wasted because both codes, the three digit and the old two digit are still in service and will remain in service for two to three years before the national code is applied to Toronto. Its use during that interim period by the many firms in Toronto will save the post office a considerable amount of time in sorting mail—to the extent that the businesses and people of the metropolitan centre of Toronto actually know what their code is—it is there; it has not changed—and whether or not they make use of it.

**Mr. Macquarrie:** Have you ever had an indication, or even a rumour, that the three-digit code did in fact expedite the movement of mail?

**Mr. Kierans:** It is extremely helpful to the post office, or no post office in the world would have done it. The reason we dropped any further expansion of that particular coding system is that we finally found a breakthrough and could create a national one into which all regions, villages, towns and cities would fit. But before that it really was not possible.

## [Interprétation]

c'est le fait qu'on soit encore revenu sur ces trente ans. Je me souviens très bien de ce que ce document disait au sujet de Toronto. Est-ce qu'on ne pourrait pas maintenant avoir le coût total de cette expérience de Toronto, que l'on appelle «le fiasco de Toronto». Combien cela a-t-il coûté?

**M. Kierans:** Nous n'en avons pas le chiffre ici mais je suis à peu près sûr, monsieur Macquarrie, que cette question a été inscrite au *Feuilleton*; peut-être l'avez-vous posée vous-même et les renseignements ont dû être fournis alors. Je pense que la campagne entière, si je me souviens bien, a coûté environ \$75,000, les brochures, la distribution et ainsi de suite.

**M. Macquarrie:** Comme vous le savez, certaines entreprises ont dépensé beaucoup d'argent pour faire inscrire ce code sur leur papier à lettre à en-tête. Quelle assurance a-t-on que ce ne soit pas un gaspillage? Peut-on en tirer quelque chose en vertu du nouveau code bref que l'on se propose d'utiliser?

**M. Kierans:** Non, car il s'agit d'un tout autre principe. Nous prenons l'ensemble du Canada et nous essayons de localiser chaque foyer sur chaque parcours, dans chaque district postal et dans chaque région pour revenir au niveau national. L'argent ne fut pas gaspillé parce que le code à trois chiffres et l'ancien code à deux chiffres resteront encore en service pendant deux ou trois ans avant que le code national ne s'applique à Toronto. Entre-temps, bon nombre des compagnies, des industries de Toronto qui l'utilisent épargneront beaucoup de temps au ministère des Postes, pour ce qui est du tri du courrier et dans la proportion où les entreprises, les industries et le centre métropolitain de Toronto connaissent leur code, il est là et il n'a pas changé, qu'ils l'utilisent ou non.

**M. Macquarrie:** Avez-vous déjà entendu dire même vaguement que ce code à trois chiffres ait accéléré la distribution du courrier?

**M. Kierans:** Il est très utile aux bureaux de poste, autrement aucun bureau de poste au monde ne l'aurait utilisé. La raison pour laquelle nous l'avons mis de côté c'est qu'enfin nous avons mis au point un code national qui comprenait toutes les régions, les villes, les villages. Avant cela, ce n'était pas possible.

## [Text]

**Mr. Macquarie:** I remember in some answers to my questions of some months ago you seemed to believe that it might be likely that the three-digit coding would be integrated with a larger national one, and I think that your optimism was not borne out.

**Mr. Kierans:** No, I think this was quite right. I thought that you could centre the national code on Toronto, but it is not really working out that way. As a layman, at the time I thought the national code has to start somewhere and that the biggest and most active area in the country might be the likely place on which to focus it, but the consultants who were asked to explore this possibility—we were trying to save what we could from the wreckage, if you will—came to the conclusion that it was not feasible to do this, you had to start from scratch.

**Mr. Macquarie:** Was Toronto the only city in which your Department contemplated using a three-digit system?

**Mr. Kierans:** No. The reason we stopped it, and stopped it almost in mid-stream, in Toronto—we were planning to go on to Ottawa and Vancouver immediately—was that these breakthroughs came in—innovations, by the very nature of the word, are not something that you planned—unexpectedly right at the time that we were installing the code in Toronto. So we pulled back all further expansion of it because while it did cost us some money in Toronto and while it did disappoint customers in Vancouver and Ottawa, it would have been a waste of money to have proceeded with something that we ourselves could see coming to an end through obsolescence.

**Mr. Macquarie:** The thing that troubles me is that if, as you indicated a short while ago, it is going to expedite things in Toronto un'il such time as there is a national code, why would not similar expedition be vouchsafed to the other cities that would have had it?

• 1630

**Mr. Kierans:** It would have been for such a short period and there would have been a problem in a city like Ottawa or Vancouver, where a host of firms operating there, after going to all the trouble of advertising their code number to their customers and clients, and printing appropriate letter heads and mailing pieces and so on, would have, within two or three years, seen all this abolished.

**Mr. Macquarie:** How much research and experimentation had been done at the time

## [Interpretation]

**M. Macquarie:** Je me souviens de certaines réponses que vous avez fournies à quelques-unes de mes questions, il y a quelques mois. Vous sembliez croire que ce code à trois chiffres serait intégré à un code national.

**M. Kierans:** C'est juste. J'ai cru pouvoir centraliser un code national à Toronto, mais ce n'est pas possible. En tant que profane, je pensais qu'un code national doit partir d'un point donné. Par conséquent la région la plus vaste, la plus active semblait l'endroit tout indiqué pour centraliser un code, mais les experts-conseils à qui nous avons demandé d'étudier cette éventualité, en sont arrivés à la conclusion qu'il n'était pas possible de le faire et qu'il fallait repartir à zéro.

**M. Macquarie:** Est-ce que Toronto était la seule ville où votre ministère avait l'intention d'utiliser un code à trois chiffres?

**M. Kierans:** Non, ces mises au point sont la raison pour laquelle nous y avons mis fin et à peu près au beau milieu de l'expérience, car nous avions l'intention de le mettre en oeuvre à Ottawa et à Vancouver immédiatement après. Des innovations ne sont pas toujours des choses que nous planifions; celle-ci s'est présentée de façon tout à fait inattendue, au moment où nous étions à le mettre en application à Toronto. Par conséquent, nous avons retardé toute application même s'il nous en a coûté beaucoup à Toronto, et que ce fut décevant pour les clients de Vancouver et d'Ottawa, car c'aurait été un gaspillage que de continuer à établir un système qui deviendrait éventuellement désuet.

**M. Macquarie:** Ce que je ne comprends pas, c'est que vous avez indiqué, il y a quelques instants, que cela va accélérer les choses à Toronto, jusqu'à ce qu'il y ait un code national. Alors pourquoi ne pas accélérer aussi la distribution du courrier dans les autres villes qui devaient adopter ce système.

**M. Kierans:** C'aurait été pour une si brève période, et un grand nombre de sociétés dans une ville comme Ottawa ou Vancouver auraient donné leur numéro de code à leurs clients et auraient fait imprimer leur papier à lettre, et tout le reste pour devoir les mettre de côté après deux ou trois ans.

**M. Macquarie:** Quelles recherches et expériences avaient été faites, au moment où votre

## [Texte]

that your official publication declared this system was going to last for 30 years?

**Mr. Kierans:** Do you mean the new system?

**Mr. Macquarrie:** No, no, the three digit system.

**Mr. Kierans:** I think Mr. Bond, when he used the term thirty years, was referring to the new national code.

**Mr. Macquarrie:** I think he was not actually because the book had three digits...

**Mr. Kierans:** If we said that—I do not think I said it—then it was misplaced optimism.

**Mr. Macquarrie:** I would say it was misplaced optimism and perhaps a fairly catastrophic blunder but I do not want to be anything but euphemistic. What appalled me the other day was the suggestion, if I heard Mr. Bond's remarks correctly, that there would be investigations made on the spot in the United Kingdom and in the United States. Does this lead to the conclusion that the task force which recommended the zip code had not carefully looked into these other countries?

**Mr. Kierans:** No, the theory of it is sound. From now on, the installation of a national code is somewhat different from that of the United Kingdom and that of the United States. It is considerably different because this one is much more comprehensive. But those who are going to put it into practice can learn the problems of putting a national code into practice from people who have already done it.

**Mr. Macquarrie:** Did the members of the task force go to these countries and look at the matter in theory?

**Mr. Kierans:** Yes they did but they were consultants. Now the people who are in charge of implementing the program look at it from a very much more pragmatic point of view. What are the bugs that can be foreseen which postal officials and the consul'ants can tell them about? We are talking about the theory, trying to justify their choice of a theory with the Americans and the British in particular, who had chosen others.

**Mr. Macquarrie:** Did the consultants go to these countries?

**Mr. Kierans:** They went to England and I remember talking to them about their experience one evening, or they were addressing a group of us and related what they had encountered in the United Kingdom. Whether

## [Interprétation]

publication officielle déclarait que ce nouveau système devait durer trente ans?

**M. Kierans:** Le nouveau système?

**M. Macquarrie:** Non, non, le code à trois chiffres.

**M. Kierans:** Lorsque M. Bond a mentionné trente ans, il parlait du nouveau code national.

**M. Macquarrie:** Non, je ne crois pas, parce que le livre parlait de trois chiffres.

**M. Kierans:** Si c'est ce que nous avons dit—je ne crois pas l'avoir dit moi-même—c'était de l'optimisme mal placé.

**M. Macquarrie:** C'est certainement de l'optimisme mal placé, c'est même une erreur catastrophique et je ne veux m'en tenir qu'à cet euphémisme.

Ce qui m'a étonné l'autre jour, c'est qu'on a suggéré, si j'ai bien compris les observations de M. Bond, qu'il y aurait une enquête sur place au Royaume-Uni et aux États-Unis. Peut-on en déduire que l'équipe de travail qui a recommandé le code «zip» n'avait pas étudié ces questions dans les autres pays?

**M. Kierans:** Non, non. La théorie est tout à fait logique et saine. Notre code national est bien différent de celui du Royaume-Uni ou des États-Unis car le nôtre est beaucoup plus complet, mais ceux qui auront la responsabilité de le mettre en pratique apprendront comment le faire de ceux qui l'ont déjà fait.

**M. Macquarrie:** Est-ce que les membres de l'équipe se sont rendus dans ces pays pour étudier la question?

**M. Kierans:** Oui, ils l'ont fait, mais à titre d'experts-conseils. Les responsables de la mise en vigueur de ce programme étudieront la question, d'une façon beaucoup plus pragmatique. Les responsables des services des postes et les conseillers peuvent leur signaler les difficultés qui peuvent se présenter. Nous parlons de la théorie car les États-Unis et le Royaume-Uni, plus particulièrement en ont choisi d'autres.

**M. Macquarrie:** Est-ce que les experts-conseils se sont rendus dans ces pays?

**M. Kierans:** Ils se sont rendus en Angleterre. Je me souviens de leur avoir parlé de cette expérience, alors qu'ils nous adressaient la parole et nous parlaient de la situation au Royaume-Uni. Je ne me souviens pas s'ils ont

## [Text]

they actually related what they encountered in the United States or not, I do not recall, but I am fairly certain that they went down there. They would have had to.

**Mr. Macquarrie:** Are you telling me in seriousness that they went to these countries to study the theory of the zip code, talking with postal authorities yet they never thought to ask how the hell the system worked?

**Mr. Kierans:** Yes, partly, and about other things. But I am certain you are aware of this, Mr. Macquarrie, that people who are going to install a code also have to learn exactly what were the problems of their counterparts in Germany or Great Britain or the United States. What were the difficulties they encountered in applying codes, codes as such, regardless of the differences in them, in countries that are vast and countries that are more concentrated. Because there are problems that are really common to everybody, common to all systems. The reaction, the attitudes of people, and how you get around resistance to change. These types of problem.

**Mr. Macquarrie:** These aspects were not canvassed by the consultants before they made the recommendation which thrilled you so much?

• 1635

**Mr. Kierans:** Certainly they were but the point is this, that the consultants are no longer there, Mr. Macquarrie, and the person that I want to put in charge, let us assume that it were Mr. Sinclair, I want him to get the same feel for the problems he is going to face in attempting to identify every household in Canada. Sure, he can read it in a consultant's report in exactly the same way that he can read it in a book, the advantages of gyro banks or whatever it may be, but to get a feel for it is to go to countries where there are gyro banks as part of a postal system.

There are two groups of people that need to get this feel, the people who are going to recommend the system and the people who are going to install or implement the system. I do not think you would want our people to take it as coming from on high that, because consultants have recommended something, there is, therefore, nothing further to do other than to go blindly ahead and install what consultants have recommended.

**Mr. Macquarrie:** No, far from it. I do not suggest that they are infallible but I am

## [Interpretation]

parlé de leurs expériences aux États-Unis, mais je suis à peu près sûr qu'ils s'y sont rendus.

**M. Macquarrie:** Vous n'êtes pas sérieux. Voulez-vous dire qu'ils se sont rendus dans ces pays, pour étudier la théorie du code «zip» qu'ils ont rencontré les autorités postales, sans demander comment fonctionnait ce système?

**M. Kierans:** Oui, en partie et aussi autres choses. Je suis sûr que vous êtes conscient monsieur Macquarrie que les gens qui doivent installer un code doivent savoir quels ont été les problèmes de leurs homologues en Allemagne, en Grande-Bretagne, ou encore aux Etats-Unis. Quelles sont les difficultés qu'ils ont éprouvées dans l'application de leur code quelles qu'en soient les différences dans les pays qui sont vastes et dans les pays à plus forte concentration démographique, parce qu'il y a des problèmes qui sont communs à tous les systèmes. L'attitude, la réaction des gens, et comment contourner cette résistance au changement, ils ont étudié ce genre de problèmes.

**M. Macquarrie:** Est-ce que ces aspects n'ont pas fait l'objet d'une étude de la part des experts-conseils, avant qu'ils ne formulent leurs recommandations qui vous ont tellement emballé?

**M. Kierans:** Oui, sûrement, mais seulement, les experts-conseils ne sont plus là.

Disons que je veux mettre en charge M. Sinclair; je voudrais qu'il ait la même expérience, qu'il se familiarise avec les problèmes qu'il rencontrera lorsqu'il essaiera d'identifier chaque foyer au Canada. Sûrement il peut le lire dans un rapport d'expert-conseil, tout comme il peut le lire dans un livre, mais la meilleure façon de se rendre compte c'est de se rendre dans les pays où un tel service, est intégré dans le service postal.

Il y a deux groupes de gens qui doivent être au courant de ces choses, ceux qui feront les recommandations et les gens qui verront à l'application pratique de ce système. Je ne crois pas que vous voudriez que les responsables les considèrent comme des gens infâillibles et parce que les conseillers ont recommandé quelque chose il n'y a rien d'autre à faire que d'en faire l'application pratique telle que recommandée.

**M. Macquarrie:** Non, je ne prétends pas qu'ils soient infâillibles mais je suis vraiment

## [Texte]

surprised that they seem to be nothing more than philosophers or theoreticians. I cannot understand why the practical aspects would not have been looked into by these experts.

**Mr. Kierans:** I think we are talking about the practical aspects. We are not talking about pure theory in the sense of the philosophy of installing national codes, or the theology or even the sociology of it, the impact that it may or may not have on communities. We are talking about the practicality of installing a national coding system. All right. That is practical, and this is what the consultants recommended to us as a practical way of identifying every home in Canada.

Then come practical problems at a much different level—The fellow that has to do the research and development into the type of machines that will make this work most efficiently, the type of organization structures that you need to implement it, and so on—and you go and see how the other people have solved these much more mechanical problems.

**Mr. Macquarrie:** It is the most brittle distinction I have seen between theory and practice since I studied Immanuel Kant.

**The Chairman:** Mr. Macquarrie, I will have to put you down for the second time round.

**Mr. Macquarrie:** All right, thank you.

**The Chairman:** Sorry. Mr. McCleave.

**Mr. McCleave:** It is so nice to see these gentlemen arguing with each other at daylight instead of after 10 o'clock at night.

Could I ask Mr. Kierans questions in three areas, Mr. Chairman? First, the matter I raised the other day of the pending increase in the second class mail rates, primarily hitting newspapers, as of April 1 of this year. I have had an opportunity to study this matter a little bit further and I am told that the result of it would be that other advertising rates would go up or the costs to the customers of the newspapers would go up, or perhaps there would be a combination of both.

It seems to me, Mr. Postmaster General, that this would be another little loss in the war against inflation and I wondered why, if the budget is in over-all balance, and of course we will find out tonight whether there is a surplus, there should be an unholy desire—and I realize the second class mail is the biggest individual loser for the post office, I think I am right in that respect—for this particular increase. Could it not be postponed

## [Interprétation]

étonné de voir qu'ils ne semblent être que des théoriciens ou des philosophes. Je ne peux comprendre comment il se fait que l'aspect pratique n'ait pas fait l'objet de leur étude.

**M. Kierans:** Nous parlons des aspects pratiques, pas simplement de théories pures, de philosophie, de théologie ou même de sociologie du code national. Nous parlons de la possibilité d'établir un système national. L'aspect pratique, c'est ce que les experts-conseils nous ont recommandé. Ils nous ont dit que ce serait une façon pratique d'identifier chaque foyer au Canada.

Ensuite nous en arrivons aux problèmes sur le plan pratique à un tout autre niveau. Il faut effectuer des recherches quant au genre d'équipement qui fera ce travail de façon plus efficace, le genre de structure, de cadre, que vous avez besoin pour en assurer l'application, il faut aller voir comment les gens ont résolu ces problèmes dans les autres pays, c'est-à-dire les problèmes sur le plan mécanique.

**M. Macquarrie:** C'est la plus pauvre distinction que j'ai jamais vue entre la théorie et la pratique depuis que j'ai lu Kent.

**Le président:** Je devrai vous inscrire pour une deuxième tournée.

**M. Macquarrie:** D'accord, merci.

**Le président:** Monsieur McCleave.

**M. McCleave:** C'est charmant d'entendre ces gens discuter en plein jour plutôt qu'après 10 heures du soir.

Je voudrais poser à M. Kierans des questions dans trois secteurs, monsieur le président. Tout d'abord, l'autre jour, j'avais soulevé la question de l'augmentation proposée dans le tarif du courrier de deuxième classe touchant surtout les journaux à compter du 1<sup>er</sup> avril de cette année. J'ai eu l'occasion d'étudier cette question un peu plus en détail, et on me dit que le résultat net serait que, ou bien le tarif publicitaire augmenterait, ou bien les frais ou le coût pour le client seraient augmentés, on peut-être les deux.

Il me semble, monsieur le ministre des Postes, que ce serait encore là une autre défaite dans notre guerre contre l'inflation, et je me demande pourquoi on tient à le faire? Je comprends évidemment que le courrier de deuxième classe constitue la plus grande perte pour le ministère des Postes, mais si le budget accuse un excédent et c'est ce que nous saurons ce soir, pourquoi n'attend-on pas un peu pour appliquer cette aug-

## [Text]

as a somewhat dramatic gesture to help try to keep the lid on the economy?

**Mr. Kierans:** All of these increases have, since October, 1968, been discounted for so people have built into their new contracts with their customers, the obvious increases in postage rates that are coming along. Which brings the question down to whether the cost of advertisements in newspapers should go up or whether the taxes to the tax-paying public of Canada should go up, by the amount of this particular increase. I opt for the advertisers paying for the increase rather than the taxpayers of Canada.

**Mr. McCleave:** The taxpayer, Mr. Postmaster General, is also the consumer who pays for the costs of goods in stores and the advertising is a part of the cost of those goods. Of course somebody will pay for it but what I am suggesting is that your department be like other departments of government which seem to be trying to get measures out that will have an impact, a sort of a bounce into the public consciousness, making everybody aware of this fight against inflation.

• 1640

**Mr. Kierans:** That is right, and I think we have done as much as anybody to make people aware of the fight against inflation. Why I opt for the advertiser paying it is that the person who buys a product in response to an add has a choice. He can choose whether or not to buy a particular article, let us say an axe, if the price goes up by the amount of the increase. On the other hand, the poor taxpayer does not have the choice. If the taxes go up he pays. So I think there is an element of choice here too.

We are trying hard not to spend it, but I am being criticized by the Conservative Party for attempting ...

**Mr. Schumacher:** What, \$292,000 out of some \$100 million?

**Mr. Kierans:** May I just say that I am not one of those who would say, "What is \$1 million". I work hard to save even half a million dollars.

**Mr. McCleave:** But we are among those who are asking the question: what is the postal service?

Seriously, Mr. Chairman, I do make the suggestion to the Minister that he re-examine

## [Interpretation]

mentation en vue d'essayer de contenir l'inflation.

**M. Kierans:** Compte a été tenu de toutes ces augmentations depuis octobre 1968. Les clients ont tenu compte des augmentations du tarif postal qui devaient être mises en vigueur. Ce qui nous amène à la question de savoir si le coût des annonces publicitaires dans les journaux doit être augmenté, ou si ce sont les impôts des contribuables du Canada qui doivent être augmentés de tel montant. Je préférerais que les annonceurs paient cette augmentation plutôt que les contribuables du Canada.

**M. McCleave:** Le contribuable, monsieur le ministre, est aussi celui qui paie pour la marchandise et la publicité constitue une partie du prix de ces marchandises. Évidemment quelqu'un doit payer, mais je me demande si votre Ministère ne pourrait pas, comme d'autres ministères du gouvernement, essayer de prendre des mesures qui pourront avoir une influence ou une répercussion chez la population afin que tout le monde soit conscient de cette lutte contre l'inflation.

**M. Kierans:** Oui, c'est exact, et je crois que nous allons faire autant que quiconque pour que les gens soient conscients de la lutte engagée contre l'inflation. La raison pour laquelle j'ai choisi l'annonceur plutôt que le contribuable, pour payer cette redevance c'est que la personne qui achète un produit en réponse à la publicité, a un choix. Elle a le choix d'acheter ou de ne pas acheter un article, comme par exemple, une hache, si le prix en est augmenté en raison de cette hausse de impôts. D'autre part le pauvre contribuable n'a pas le choix. Si le prix est augmenté, il paie un point c'est tout. Il y a donc là pour le contribuable une possibilité de choix.

Nous essayons très fort de ne pas dépenser mais le parti Conservateur me critique parce que j'essaie ..

**M. Schumacher:** Quoi, vous parlez de n'épargner que \$292,000 d'une somme totale de quelque 100 millions de dollars?

**M. Kierans:** Je ne suis pas de ceux qui diraient peut-être «Quest-ce qu'un million de dollars après tout».

Je me dépense sans compter pour n'épargner même qu'un demi-million de dollars.

**M. McCleave:** Mais nous sommes de ceux qui vous posent la question suivante: «Quel vaut notre service postal?».

Sérieusement, monsieur le président, je suggère, de fait, au Ministre qu'il réévalue

## [Texte]

this question because this was the information that was given to me by people in newspaper publishing. I do not share his feeling that these increases are looked after because of negotiations that may have taken place already. I think the inevitable result will be something extra. They will look around for the revenue for it, and it is going to come from advertising or from increased costs to newspapers, and it is going to have its effect.

The second subject about which I would like to ask questions is the possibility of the Post Office becoming a Crown corporation. I do not want to cover the waterfront on this. The only question I want to ask is, if this were to be done would the present employees of the Post Office have security?

**Mr. Kierans:** Yes, sir.

**Mr. McCleave:** Then I will ask another question. After the end of this month when, presumably, new delivery systems will be in effect in the City of Montreal, will the people who have delivered the mail—some of them for many years there—have job security?

**Mr. Kierans:** We would like the greatest number of them to apply for jobs with the new contractors. At the moment they are prevented from doing so by their own union.

**Mr. McCleave:** Are you offering as a statement of policy that all the people who have been serving with the Lapalme group can make their way to new employers? Is this correct?

**Mr. Kierans:** No, this is not possible because the new contractors will need only 330 people, whereas the present number of employees of Lapalme reached a total of 457 or 459.

**Mr. McCleave:** Then going back to the possibility of the Post Office becoming a Crown corporation, is it anticipated that under such a change there would be room for all the employees in the present Post Office set-up?

**Mr. Kierans:** Yes, sir.

**Mr. McCleave:** My final point, Mr. Chairman, concerns the identity question for small communities. Some of them have such

## [Interprétation]

cette question et je fonde mon opinion sur les renseignements que j'ai eus de la part de ceux qui s'occupent de la publicité dans les journaux. Je ne suis pas de son avis lorsqu'il nous dit que ces augmentations sont sous contrôle en raison de négociations qui ont pu avoir lieu auparavant. Le résultat inévitable, qui découlera d'une telle situation, est qu'il faudra augmenter les impôts. Il faudra alors chercher un moyen d'accroître les revenus qui proviendront peut-être des annonces publicitaires ou d'une augmentation du prix des journaux. Tous les secteurs s'en ressentiront inévitablement.

Ma deuxième question porte sur la possibilité pour le ministère des Postes de devenir une société de la Couronne. Je ne vous demande pas de nous donner des détails, mais la seule question que je tiens à poser à cet égard est la suivante. Si ce que j'ai dit plus haut devait se faire, est-ce que les employés actuels des Postes auraient quelque sécurité d'emploi?

**M. Kierans:** Oui monsieur.

**M. McCleave:** Alors, je vous poserai une autre question. Après la fin de ce mois-ci alors que vous aurez de nouveaux régimes de livraison postale dans la ville de Montréal, est-ce que ceux qui ont livré le courrier, dont certains d'entre eux pendant de nombreuses années, auront quelque sécurité d'emploi?

**M. Kierans:** Nous voudrions que la grande majorité d'entre eux demandent des emplois auprès de nouveaux entrepreneurs. A l'heure actuelle ils en sont empêchés par leur propre syndicat.

**M. McCleave:** Vous proposez donc, comme ligne de conduite, que tous ceux qui ont travaillé pour M. Pat Lapalme, s'adressent à de nouveaux employeurs, n'est-ce pas?

**M. Kierans:** Non, ce n'est pas possible, parce que les nouveaux entrepreneurs n'ont besoin que de 330 personnes alors que l'effectif actuel chez Lapalme atteint un total de 457 ou 459.

**M. McCleave:** Et alors pour en revenir à la possibilité que le ministère des Postes devienne une société de la Couronne, est-ce que vous prévoyez qu'en vertu de tels changements il y aurait place pour tous les employés actuels?

**M. Kierans:** Oui monsieur.

**M. McCleave:** Le dernier point que je voulais soulever, monsieur le président, a trait à la question d'identification de certaines petites

## [Text]

delightful names as Ecum Secum, Joe Batts Arm—I do not know if that ever had a post office. I know that Ecum Secum did have a post office but it was closed down. I understand that a good number of tourists, particularly from the United States, would go to Ecum Secum and mail their letters there just so their friends back home could see this rather novel postmark on the envelope. Do all these postmarks—the gavel that the postmaster has to pound on the envelope—go into some kind of retirement with the closing of these post offices?

**Mr. Kierans:** I would imagine so. I do not know what their scrap value would be.

**Mr. McCleave:** Has any thought been given by the Department to cashing in on the rather unique value of some of these names? Do these postmarks go to the nearest remaining or existing post office down the line to be used there?

• 1645

**Mr. Kierans:** I think that would lead to a great deal of confusion. If I understand the sentiments of some of my friends opposite, they think that there is already considerable confusion.

**Mr. McCleave:** I am quite willing to admit the confusion, and I only wish that the Postmaster General would confess to the confusion.

I am putting this last point in a little sonnet here, Mr. Chairman, but I am finding it very difficult to find something that will rhyme with some of these wonderful place names. Perhaps you could put me down for the next round and I will have my sonnet ready by then.

**Mr. Kierans:** Could we not have it now? I am sure the Chairman would let you give it to us now.

**Mr. McCleave:** No, put me down for the next round, please.

**The Chairman:** Mr. Schumacher. Mr. Valade.

**Mr. Valade:** I will let Mr. Schumacher go first and I will ask my questions after him.

**The Chairman:** Pass to the second round?

**Mr. Valade:** I just wanted to let Mr. Schumacher speak. I think he has a motion to

## [Interpretation]

collectivités. Il y en a qui ont des noms curieux et charmants comme *Ecum Secum*, *Joe Batts Arm*, et je ne sais pas si on a déjà eu un bureau de poste dans ce dernier village. Mais je sais que *Ecum Secum* en avait un et qu'il a été fermé. Je crois comprendre qu'un certain nombre de touristes, tout particulièrement des États-Unis, se rendent à *Ecum Secum* uniquement pour envoyer leurs lettres, afin que leurs amis voient cette estampille curieuse sur l'enveloppe. Est-ce que toutes ces marques postales, c'est-à-dire l'estampille imprimée par le maître de poste, sont retirées en même temps que le bureau de poste est fermé?

**M. Kierans:** Je l'imagine, oui. Je ne sais pas ce que serait leur valeur de rebut.

**M. McCleave:** Est-ce que le ministère des Postes a songé à profiter de la valeur plutôt unique de certains de ces noms? Ces estampilles postales sont-elles transmises au bureau de poste le plus proche pour être utilisées à cet endroit?

**M. Kierans:** Je crois qu'il y aurait ainsi une très grande confusion. Si j'ai bien compris les sentiments de mes honorables amis de l'Opposition, ils semblent croire qu'il y a déjà pas mal de confusion au sein de mon ministère.

**M. McCleave:** Je suis tout à fait disposé à admettre cette confusion et je voudrais bien que le ministre des Postes lui-même l'admette aussi.

Monsieur le président j'ai rédigé ma dernière question sous forme d'un petit sonnet mais j'éprouve beaucoup de difficulté à trouver un vers qui rimera avec les noms charmants des lieux dont on parle. Peut-être pourriez-vous alors inscrire mon nom pour la prochaine tournée de questions, ce qui me donnera le temps de terminer mon sonnet.

**M. Kierans:** Je suis certain que le président vous accorderait la permission de nous le lire tout de suite.

**M. McCleave:** Non, veuillez m'inscrire pour le prochain tour, s'il vous plaît.

**Le président:** Monsieur Schumacher, Monsieur Valade.

**M. Valade:** Je vais permettre à M. Schumacher de poser ses questions puis je poserai les miennes après son intervention.

**Le président:** Vous voulez que je vous inscrive pour le deuxième tour?

**M. Valade:** Très bien, je voulais tout simplement donner la parole à M. Schumacher

## [Texte]

introduce and maybe it would save time if we could deal with his motion first, and I would come back in the first round.

**The Chairman:** You have the floor, Mr. Valade.

**Mr. Valade:** Mr. Minister, if I understood you correctly, a few minutes ago you said that the taxpayers will suffer any additional costs in your operations. Do you mean by this that you are telling the people not to ask for better service or they will pay the cost? Is that the type of attitude that we should expect from the Post Office?

**Mr. Kierans:** Whatever increase there might be in services obviously entails costs since the Post Office does not print money. It has to obtain its money from the taxpayer or from the user.

**Mr. Valade:** That is quite true, but in putting it in a rigid form of this nature, it means that the Post Office is giving notice to the people that to have better service we would have higher costs.

**Mr. Kierans:** This is essentially it. What people want is essential services and they want services at a reasonable cost. When services are duplicated across the country or when there is a possibility of providing a service in another way than in a traditional way, people are quite willing to accept it, or at least they would not be willing to accept a service that is unreasonably expensive.

**Mr. Valade:** This is so, but you have just indicated that you are not going to be traditional in your services. For instance, the new zip code is not something traditional. It is certainly going to increase your cost of operation.

**Mr. Kierans:** The introduction of a national code is not going to yield great savings. It will yield considerable savings in the field of manpower, I would expect, or some savings in the field of manpower. On the other hand, there will be the cost of introducing the equipment to balance against it. But the overwhelming advantage of a national code is that it will make the service more rapid and more dependable.

**Mr. Valade:** When you say you are going to save on manpower, it does not seem to be in

## [Interprétation]

qui, je crois, a une motion à présenter. Je pensais qu'on pouvait peut-être traiter de sa motion avant et que je pourrais ravoir la parole pour le premier tour.

**Le président:** Vous avez la parole monsieur Valade.

**Mr. Valade:** Monsieur le Ministre, si je vous ai bien compris, il y a quelques instants, vous avez dit que les contribuables devront se partager tout coût supplémentaire pour les opérations de votre ministère. Voulez-vous dire par là que vous demandez aux gens de ne pas exiger un meilleur service, sinon c'est eux qui devront le payer? Est-ce là le genre d'attitude que nous devrions attendre du ministère des Postes?

**Mr. Kierans:** L'accroissement des services nécessitera évidemment une augmentation des frais, étant donné que le ministère des Postes n'imprime pas son propre argent; il faut l'obtenir des contribuables ou bien de l'usager des postes.

**Mr. Valade:** Oui, c'est exact, mais quand vous exprimez votre politique d'une façon aussi rigide, voulez-vous dire qu'on avertit donc les contribuables qu'il leur en coûtera plus cher pour avoir un meilleur service.

**Mr. Kierans:** Oui, essentiellement, vous avez raison, mais ce que les gens veulent ce sont des services essentiels à un coût raisonnable. Lorsqu'il y a chevauchement des services dans tout le pays ou lorsque c'est possible de fournir le service d'une façon autre que la façon traditionnelle, les gens sont tout à fait disposés à l'accepter ou du moins ils ne seraient pas prêts à accepter un service qui serait déraisonnablement coûteux.

**Mr. Valade:** C'est juste, mais vous venez d'indiquer que vous ne serez pas traditionnel dans vos services. Par exemple, le nouveau zip code, n'est pas traditionnel et son usage augmentera sûrement votre coût d'exploitation.

**Mr. Kierans:** L'adoption d'un code national ne donnera pas lieu à de fortes économies. Il y aura des économies considérables dans le domaine de la main-d'œuvre, j'imagine, ou du moins certaines épargnes de ce côté-là. D'autre part, il y aura certainement le coût d'installer l'équipement qui contrebalaiera ces épargnes. Mais le grand avantage d'un code national, c'est que le service sera beaucoup plus rapide et plus sûr.

**Mr. Valade:** Quand vous dites que vous allez épargner sur le coût de la main-d'œuvre, à

## [Text]

accord with what you said; that people from now on will have job security.

## [Interpretation]

mon sens, il me semble que cette affirmation ne concorde pas avec ce que vous avez dit, à l'effet qu'à l'avenir, les gens auraient la sécurité d'emploi.

**Mr. Kierans:** That is right.

**Mr. Valade:** How can you reduce manpower and guarantee job security?

**Mr. Kierans:** It is quite easy, you know. We have approximately 45,000 employees and we have an attrition rate of about 7 per cent. If productivity rose by 7 per cent we would not have to lay off people. What the national code does is to make it much more feasible for us to introduce automatic sorters and a variety of methods of identifying the mail by optical scanners, let us say, which are not presently feasible. That eventually will not lead to a natural reduction in the manpower; it will certainly, in the first instance, not lead to layoffs. In the second instance, it will not, I expect, lead to an over-all reduction in manpower because the demands on the service are also increasing. But let us say that at its optimum the Post Office somehow managed to obtain an increase next year of 7 per cent in productivity, which is measured by man-hours—and that is much beyond our expectations; we will not reach that—that would still mean that there would be nobody laid off but that attrition would take care of the reduced number in the service. But since we will not meet 7 per cent and since we will have 7 per cent attrition, it means that there will be net new hirings next year and I think the number that has been approved by Treasury Board is something of the order of 1,050 to 1,100. Oh, that was the balance of this year.

**Mr. Valade:** Eleven hundred new employees?

**Mr. Kierans:** About 1,100, but normally we have been expanding more rapidly than that.

**Mr. Valade:** And this is a forecast for how many years? I am sorry but I did not get it.

**Mr. Kierans:** It is just for this year.

**Mr. Valade:** When you talk about the cost, I see in your first-day statement, on page 2, Mr. Minister, that your Department received some funds or some money from other departments

**M. Kierans:** C'est exact.

**M. Valade:** Comment pouvez-vous garantir la sécurité de l'emploi tout en diminuant l'effectif de la main-d'œuvre?

**M. Kierans:** Somme toute, c'est très facile. Nous avons environ 45,000 employés, et nous avons un taux de départs d'environ 7 p. 100. Si la productivité devait s'accroître de 7 p. 100, nous ne serions pas obligés de congédier des gens. A l'aide du code national, il nous sera plus facile d'installer des trieuses automatiques et d'instaurer une vaste gamme de méthodes d'identification du courrier, au moyen de lecteurs optiques, ce qu'on ne peut faire à l'heure actuelle. A la longue, cela ne donnera pas lieu à une réduction réelle de l'effectif de la main-d'œuvre et au début, du moins il n'y aura pas de congédiements. Deuxièmement, j'imagine que l'adoption de ces méthodes ne mènera pas non plus à une réduction globale de la main-d'œuvre, étant donné que les demandes de service augmenteront. Mais mettons qu'au meilleur, le ministère des Postes pourrait obtenir une augmentation de la productivité de 7 p. 100 l'an prochain, mesures en heures-hommes, même si ce chiffre est bien au-delà de nos prévisions, cela voudrait dire quand même que personne ne serait congédié, mais, le taux des départs compensera pour la diminution de l'effectif de la main-d'œuvre affectée à ce service. Mais étant donné que nous n'atteindrons pas 7 p. 100 de hausse de la productivité et comme le taux des départs diminuera de 7 p. 100, l'an prochain, nous embaucherons de nouveaux employés. Je crois que le nombre de nouveaux employés qui a été approuvé par le Conseil du trésor est de l'ordre de 1,050 ou de 1,100. Non, pardon, je viens de citer les chiffres de l'année en cours.

**M. Valade:** Vous dites, 1100 nouveaux employés?

**M. Kierans:** Oui, environ, mais de fait notre expansion est supérieure.

**M. Valade:** Et c'est une prévision pour combien d'années? Je regrette, je n'ai pas compris votre réponse.

**M. Kierans:** Pour cette année seulement.

**M. Valade:** Quand vous parlez du coût, je vois monsieur le ministre, que dans votre première déclaration qui figure à la page 2, vous dites que votre ministère a reçu des fonds ou

## [Texte]

such as Public Works up to the amount of \$79 million. How does this operate? Is this paid by the Department of Public Works?

## [Interprétation]

de l'argent d'autres ministères, par exemple, du ministère des Travaux publics pour un chiffre de 79 millions de dollars. Comment cela fonctionne-t-il? Est-ce que cela est payé par le ministère des Travaux publics?

**Mr. Kierans:** No, it is the rental payments. Several years ago the government was not charged by the Department of Public Works for rental accommodation or depreciation on a building zone by the Department of Public Works, and presumably the costs were carried in the Public Works budget. But now these are allocated to us. We have X thousands of post offices across the country whose rental amounts to X millions of dollars.

**Mr. Valade:** Now they will be charged?

**Mr. Kierans:** They have been charged for several years now.

**Mr. Valade:** I see. This was in your first-day report but it did not seem to go back beyond the current year. There is no date so I thought this was the current year operation or last year's operation.

**Mr. Kierans:** It is.

**Mr. Valade:** It is?

**Mr. Kierans:** Yes.

**Mr. Valade:** This means, then, that this \$79 million now being charged to your Department is increasing your budgetary estimates and being charged to the consumers.

**Mr. Kierans:** No, no because it would have been charged anyway but it would have been charged through Public Works. For example, we now pay \$33 million to the Treasury Board, they charge us \$33 million as a contribution to the Post Office, to the superannuation account. Obviously when this is carried in our accounts, it is not carried in the accounts of the Treasury Board. But it has to be carried somewhere and I am simply saying that in former years—and I think the change-over was about 1962 or 1963, around seven or eight years ago—in former years it would have been carried as an expense of the Treasury Board and in their budget. Now we are trying to allocate all of the actual cost incurred to the Post Office as such.

**M. Kierans:** Non, il s'agit de paiements pour location d'édifices. Il y a plusieurs années, le ministère des Travaux publics n'exigeait pas d'argent du gouvernement pour la location ou l'amortissement des édifices qui étaient sa propriété. Donc je suppose que les frais qui se trouvaient dans le budget des Travaux publics, nous sont maintenant dévolus. Nous avons donc un nombre X de bureaux de poste d'un bout à l'autre du pays dont la location se chiffre à X dollars.

**M. Valade:** Et maintenant, ces frais vous seront imputés?

**M. Kierans:** Oui, cela se fait depuis plusieurs années d'ailleurs.

**M. Valade:** Je vois. Ces chiffres figuraient dans le rapport que vous avez présenté la première journée, il semble que ces chiffres ne s'appliquent pas au-delà de l'année en cours. Je croyais qu'il s'agissait du budget de l'année courante ou de l'année dernière.

**M. Kierans:** En effet, vous avez raison.

**M. Valade:** C'est donc pour l'année courante?

**M. Kierans:** Oui.

**M. Valade:** Ce qui veut dire que les 70 millions de dollars imputés actuellement à votre ministère augmentent vos prévisions budgétaires et que ce sont les consommateurs qui endosseront ces frais.

**M. Kierans:** Non, non. Car de toute façon cette somme nous aurait été imputée, mais par l'entremise du ministère des Travaux publics, autrement. Par exemple, nous payons à l'heure actuelle, 33 millions de dollars au Conseil du trésor qui exige de nous 33 millions de dollars comme contribution du ministère des Postes qui sont portés au compte de pensions de retraite. Évidemment, quand ces sommes sont portées à notre compte elles ne figurent pas au compte du Conseil du trésor. Mais il faut tout de même que ces sommes figurent quelque part. Je dis tout simplement que par les années passées, et je crois que le changement a eu lieu en 1962-1963, il y a environ sept ou huit ans, ces sommes auraient figuré au compte des dépenses du Conseil du trésor dans leur propre budget. Maintenant nous essayons de répartir tous les frais réels encourus par le ministère des Postes en tant que tel.

## [Text]

**Mr. Valade:** This is my point. Maybe I am not clear but this now being carried in your books in a charge account does increase your budgetary demands because it is in fact mortgaging your liquidity.

## [Interpretation]

**M. Valade:** Voilà le point que je voulais soulever. Peut-être que je me fais mal comprendre, mais ces frais qui vous sont imputés augmentent nécessairement la somme de vos demandes budgétaires, vous hypothéquez ainsi votre liquidité.

**M. Kierans:** Il s'agit d'une inscription aux livres de comptabilité, de toute façon.

**Mr. Valade:** It is a book entry but when you bring it down to practical purposes, you have to operate in a way to meet this additional budgetary item.

**M. Valade:** Oui, vous avez raison, mais du point de vue pratique, il faut tout de même que votre exploitation puisse prévoir ce poste supplémentaire de votre budget.

**Mr. Kierans:** Somebody else would have had to find it, I suppose, because the money would have been allocated and spent and in fact, yes, used up. So now all the government is trying to do is to say that in the operations of the Post office, everything that can reasonably be charged to the Post Office should be charged to them and not carried by some other department. For example, Supply and Services do all our cheque writing for us. They can either charge us nothing, with the actual cost of doing the cheque writing remaining an expense of the Supply and Services central pay office, or they can charge it to us, in which case their \$765,000 item goes down and ours goes up.

**M. Kierans:** J'imagine que quelqu'un d'autre aurait dû le trouver, car l'argent aurait été de fait réparti et dépensé. Et maintenant, tout ce que le gouvernement essaie de faire est de dire que dans l'exploitation du ministère des Postes, tout ce qui peut raisonnablement être imputé au ministère des Postes devrait l'être et non pas porté au compte d'un autre ministère. Par exemple le ministère des Approvisionnements et Services qui rédigent tous nos chèques. Ou bien, ils peuvent ne rien nous demander pour ce service ce qui demeure en fait la responsabilité du Bureau central de paie, du ministère des Approvisionnements et Services, ou bien ils peuvent l'exiger, en quel cas leur poste de \$765,000 diminue et le nôtre augmente.

• 1655

**Mr. Valade:** Yes, but this is where I really see the difference and where I want to make the difference, between the departments supplying a public service and the other departments which do not get involved in that type of direct service to the public. If they need money they can charge, but the taxes are levied on the overall budgetary estimates of the government, while this one seems to concern the consumer more directly because it directly affects your anxiety to balance your budget and then to direct it to the consumer as an additional charge.

**Mr. Kierans:** That is right, and in effect we are now able to say to the people who use our services, "Look, these are all the costs incurred in providing you with postal service", whereas before we were not telling them the entire costs. All we were saying before was that while the user of the Post Office did not pay it because it was not reflected in the accounts of the Post Office and he did not know it was a cost, he did have to pay it, through, as a general taxpayer, and this applied even to those who did not use the postal service at all.

**M. Valade:** C'est là justement où je veux établir la distinction entre un ministère qui assure un service public et les autres ministères qui ne sont pas impliqués dans ce genre de services directs au public. S'ils ont besoin d'argent, ils peuvent l'exiger, mais les impôts sont perçus d'après les prévisions budgétaires totales du gouvernement, alors que celui-ci semble concerner le consommateur plus directement, car cela touche directement votre préoccupation à équilibrer votre budget, et s'adresse plutôt au consommateur sous forme de frais supplémentaires.

**M. Kierans:** C'est exact, et en fait nous pouvons dire aux usagers de nos services à l'heure actuelle: «Voici tous les frais encourus pour vous assurer un service postal»; alors qu'auparavant nous ne leur donnions pas tous les frais en cause. Tout ce que nous disions auparavant, c'était que, bien que l'usager des Postes ne payait pas ces services, car ceux-ci ne figuraient pas aux comptes du ministère des Postes. L'usager d'ailleurs n'était pas au courant des frais, bien qu'il devait les payer de toute façon à titre de contribuable ordinaire et même ceux qui n'employaient pas les services du bureau de poste du tout, devaient aussi payer ces frais.

## [Texte]

**Mr. Valade:** This could be a long discussion because there are so many angles. Before my first round is over, I would like to ask a question on your pilot project in Toronto. You talked about establishing a regional office. Would you elaborate on that if you have not done so.

**Mr. Kierans:** I would like to elaborate on that. Basically what our philosophy is is that the authority and the responsibility inside the Post Office should not be centralized in Ottawa; that the decision-making process can more naturally spring from the different regions of the country; that they are much closer in touch with what are the needs of the people who use the services in those areas than we are in Ottawa; that their decisions would be more attuned to the particular problems that they may have and that the blanket decisions that come out of Ottawa do not have the same impact in one region in Ontario that they might have in the Maritimes. And so we are breaking down and dividing the authority and responsibility and we are assigning it to regions. Therefore, we are appointing and have appointed in Ontario a regional manager who is responsible for the operations of that tremendous province. He has his own marketing people, his own financial people, his own personnel people under him. These people respond directly to the personnel, let us say, to the problems that continually surge up. And there is not the same time lag between a problem arising in Orillia or London and its being dealt with on the spot as there was formerly in waiting for a decision from people in Ottawa, who are not always aware of all the particular nuances.

**Mr. Valade:** I suppose you will make a decision after some time. Is it being considered to extend these projects?

**Mr. Kierans:** There will be four regions: Ontario, Quebec—that will be the next one and a regional director will be appointed very soon—the Western provinces and the Maritimes provinces. Four major decision-making areas.

**Mr. Valade:** And they will need additional personnel in their immediate line of authority.

**Mr. Kierans:** That is right, but it will also imply a reduction in the concentration here in Ottawa in Confederation Heights.

**Mr. Valade:** What do you estimate this additional cost to be?

## [Interprétation]

**M. Valade:** La discussion pourrait être très longue, car il y a plusieurs aspects à cette question. Je voudrais tout simplement vous poser, avant la fin de ma première tournée, une question sur votre projet-pilote à Toronto. Vous avez parlé d'établir un bureau régional. Pourriez-vous élaborer un peu plus, si vous ne l'avez pas encore fait.

**M. Kierans:** J'aimerais bien vous en donner des détails. Au fond, nous avons pour principe fondamental que l'autorité et la responsabilité au sein du ministère des Postes ne devrait pas être centralisée à Ottawa, que la prise de décision, devrait plutôt provenir des différentes régions du pays. Nous croyons que les régions effectivement, sont beaucoup plus au courant des besoins de leurs usagers que nous ne le sommes à Ottawa; que les décisions seraient donc plus conformes aux besoins et aux problèmes qu'ils ont et que les décisions globales et générales qui proviennent d'Ottawa n'ont pas la même répercussion dans une région de l'Ontario que, par exemple, dans les Maritimes. Par conséquent, en décentralisant, nous déléguons l'autorité et la responsabilité aux régions. Nous nommons donc, et nous avons déjà nommé, en Ontario, un directeur régional qui est responsable des opérations et de l'exploitation de cette grande province. Il a son propre personnel pour la commercialisation, pour son financement. Ces personnes lui répondent directement des problèmes qui surgissent constamment. Comme il se s'écoule pas beaucoup de temps entre des problèmes qui surgissent à Orillia et London, ceux-ci sont traités sur place au lieu d'attendre comme auparavant la décision d'Ottawa, qui n'est pas toujours au courant de toutes les nuances particulières d'une question.

**M. Valade:** Je suppose que vous en arriverez à une décision d'ici un certain temps. Est-il question d'étendre la portée de ces projets?

**M. Kierans:** Il y aura quatre régions: Ontario, Québec, très bientôt, l'Ouest et les provinces Maritimes. Ce seront les quatre régions où seront prises les décisions majeures.

**M. Valade:** Ce qui exigera un plus grand personnel, n'est-ce pas?

**M. Kierans:** C'est exact, mais cela implique aussi une réduction de la concentration ici à Ottawa.

**M. Valade:** A combien estimez-vous ces frais supplémentaires?

## [Text]

**Mr. Kierans:** I do not think we have made any estimates. Percentagewise I do not expect it to be that great. I expect that where it will prove its value is in better management, administration and service to the people of the respective regions.

**Mr. Valade:** Is it time for the second round?

**Mr. Horner:** I wonder if I might ask a supplementary on that point, Mr. Chairman. I was dealing with this the other day. Would you then separate bookkeeping with regard to expenditures in those various regions? You have not now, you told me. You have revenue but not expenditure according to regions.

**Mr. Kierans:** Mr. Sinclair could tell you exactly how we divide up this authority in the financial area.

**Mr. Sinclair:** There would be some geographic breakdown of expenditures but the major emphasis would still remain, will continue to remain with the type of service that we provide. We will accumulate our cost based on a nation-wide service in the first-class area or the second-class, or the third and fourth rather than on a geographical breakdown.

**Mr. Horner:** If you are not going to break down your expenditures in the various regions, I fail to realize how you are going to equate efficiency in those regions. This is your whole movement towards creating management districts in essence.

**Mr. Sinclair:** There are various types of performance indicators that are in the process of being developed that will enable us to measure the performance of individual operators conducting segments of the business in any geographical area.

**Mr. Horner:** I am not worried about the individual operators. I am worried about the whole concept, as I stated; the users pay basis and the depletion of services here, there and everywhere, without taking into consideration your cost in those places.

**Mr. Kierans:** I think recalling our previous conversation, Mr. Horner, what you are really interested in is the profit and loss statement for the western region let us say. Is Western

## [Interpretation]

**M. Kierans:** Je ne crois pas que nous en ayons fait l'estimation. Du point de vue du pourcentage, ce seront des sommes assez négligeables. Ce système prouvera sa valeur en nous assurant une meilleure administration, une meilleure gestion et des services plus efficaces au public des régions en cause.

**M. Valade:** Est-ce le temps de commencer le deuxième tour des questions?

**M. Horner:** Est-ce que je pourrais poser une question supplémentaire, s'il vous plaît, monsieur le président. Je traitais de cette question l'autre jour. Aurez-vous donc une comptabilité séparée pour les dépenses dans ces diverses régions? Vous n'en avez pas à l'heure actuelle, m'avez-vous dit. Vous avez établi les revenus, selon les régions, mais non les dépenses.

**M. Kierans:** M. Sinclair pourrait vous dire exactement la façon dont nous répartissons cette autorité dans le domaine financier.

**M. Sinclair:** Nous pourrions faire une répartition géographique des dépenses mais la chose la plus importante continuera d'être le genre de service que nous pouvons fournir. Nous accumulerons le coût de nos opérations d'après le service fourni à l'ensemble du pays dans le domaine postal de première classe, de seconde classe ou même des troisième ou quatrième classe plutôt que de faire une répartition géographique.

**M. Horner:** Si vous ne répartissez pas vos dépenses dans les diverses régions, je ne comprends pas comment vous allez pouvoir y assurer l'efficacité de votre service. C'est bien là la tendance que vous avez à créer des districts de gestion en somme.

**M. Sinclair:** Il y a toutes sortes d'indicateurs de rendement qui sont à être élaborés et qui nous permettront de mesurer le rendement de chacun des préposés qui assurent le service dans quelque région géographique que ce soit.

**M. Horner:** Le problème des préposés pris individuellement ne m'inquiète guère. Ce qui me préoccupe c'est le concept comme je vous en ai parlé, ce sur quoi vous fondez les frais minimums des comptes à payer, les usagers des postes et le pauvre état des services postaux un peu partout alors que vous n'étudiez même pas vos coûts dans ces endroits en particulier.

**M. Kierans:** Si je me rappelle bien notre conversation il y a quelque temps, monsieur Horner, ce qui vous intéresse vraiment de savoir, c'est le bilan des profits et pertes dans

## [Texte]

Canada operating at a plus or in a surplus or profitable position?

**Mr. Horner:** Any region, yes.

**Mr. Kierans:** I do not think we are particularly interested in that aspect of it. We are interested in providing greater customer satisfaction right across Canada.

**Mr. Horner:** Your object in the Post Office Estimates states quite clearly not greater service but users pay. The first statement under Post Office states your object is not to create greater service.

I will read it:

## [Interprétation]

la région de l'ouest n'est-ce pas? Vous voulez savoir si les provinces des prairies ont un déficit ou un surplus, ou si elles sont dans une situation rentable?

**M. Horner:** Dans quelque région que ce soit en effet.

**M. Kierans:** Je ne crois pas que nous sommes particulièrement intéressés à cet aspect de la question. Ce qui nous intéresse vraiment, c'est de fournir un meilleur service afin que l'usager des postes soit satisfait d'un bout à l'autre du Canada.

**M. Horner:** Dans le texte des prévisions budgétaires du Ministère des Postes, on déclare clairement que l'objectif principal de votre ministère n'est pas d'assurer un service plus étendu mais d'étudier la question des frais des usagers du service postal. Dans votre première déclaration, vous avez mentionné que votre objectif n'était pas d'assurer un service plus étendu et je cite:

## OBJECTIVE

To provide postal services to the people of Canada at reasonable rates and at a standard of service adequate to meet their needs without incurring subsidization from general taxation.

That is your objective. Now obviously this greater service is just a standard of service.

## OBJECTIF

De fournir des services postaux au peuple canadien à des taux raisonnables et selon des normes suffisantes pour pourvoir aux besoins sans avoir recours à des subsides prélevés à même les impôts généraux.

Voilà donc votre objectif. Évidemment, on constate alors que ce service plus étendu n'est pas tout simplement le service postal ordinaire.

**M. Kierans:** Non, c'est un objectif national. Cela ne veut pas dire que la région de la Saskatchewan devrait pourvoir à ses propres besoins parce que c'est une province particulièrement identifiable ou même que Terre-Neuve devrait accuser un surplus dans ce domaine. On ne peut agir ainsi parce qu'il y aurait alors des taux postaux différents pour chacune des dix provinces ou pour chacune des quatre régions selon la répartition que l'on emploierait. Je le répète, c'est un objectif à l'échelle nationale.

**M. Horner:** Je ne vois donc pas quels seraient les avantages de répartir votre gestion en quatre régions.

**Le président:** Monsieur Crossman.

**Mr. Horner:** I fail to see the advantage then of breaking down your management into regions.

**The Chairman:** Mr. Crossman.

**Mr. Crossman:** Most of my questions have already been asked and I do not wish to be repetitious in any way, shape or form. I ask the Minister to correct me if I heard wrong when he said a little while ago that he intended at some time to include the commission on money orders as income for the small

**M. Crossman:** La plupart des questions que j'avais à poser l'on déjà été, et je ne veux pas me répéter de quelque façon que ce soit. Je demanderais au ministre de m'arrêter si je fais une erreur en disant qu'il a déclaré il y a quelques minutes qu'il avait l'intention à un moment donné d'inclure les frais de mandat

## [Text]

post offices. When he does that, if a post office was closed that is right near the border line, could we ask for reinstatement?

**Mr. Kierans:** You certainly could ask for a re-examination.

**Mr. Crossman:** That will be all. Thank you.

**The Chairman:** Mr. Schumacher.

**Mr. Schumacher:** Mr. Chairman, I think there are some people who have not had the first round yet but I thank you for giving me the opportunity to propose a motion. I am reluctant to propose motions but I do not think the Minister was particularly responsive to the problem I was attempting to put forward in my previous questioning.

As a result I would like to move that in the view of this Committee no post office shall be closed without the Postmaster General's having given at least one year's notice of such intention to the patrons of such a post office. Then we could make sure all the factors that bear on the closing of these post offices could be brought to the attention of the Minister. I feel that many closings have occurred without all factors having been considered.

## • 1705

**The Chairman:** I am sorry to say, Mr. Schumacher, that you were allowed to come here when you asked to speak. I think I did give the floor to everybody here to speak. However, you were replaced on the Committee this afternoon by Mr. Macquarrie so you are not on the Committee and you are not allowed to make a motion at this time.

**Mr. Macquarrie:** I would be honoured to make the motion in my name, Mr. Chairman. I presume the rules of order are that while Mr. Schumacher has no vote he would be perfectly entitled to speak to this motion.

**The Chairman:** May I have a look at the motion? Gentlemen, I am sorry but I think this motion is not in order and I would ask the Clerk to read the paragraph which is to declare the motion out of order.

## [Interpretation]

de poste au revenu des petits bureaux de poste. Dans ce cas, si l'on ferme un petit bureau de poste qui répond presque aux normes, est-ce qu'on pourrait en demander la réouverture?

**M. Kierans:** Vous pourriez certainement demander une nouvelle étude de l'affaire.

**M. Crossman:** C'est tout ce que j'avais à dire. Merci.

**Le président:** Monsieur Schumacher.

**Mr. Schumacher:** Monsieur le président, je crois qu'il y a des députés qui n'ont pas encore eu l'occasion de poser des questions, mais je vous remercie tout de même de me donner l'occasion de proposer une motion. J'hésite à proposer des motions, mais je ne crois pas que le ministre soit particulièrement réceptif aux problèmes que j'essayais d'exposer par mes questions antérieures.

Je voudrais donc proposer cette motion que les membres de notre Comité estiment qu'aucun bureau de poste ne devrait être fermé avant que le ministre des Postes en ait donné avis aux usagers de celui-ci au moins un an avant la fermeture. Nous pourrions alors nous assurer que tous les facteurs qui ont quelque influence sur la fermeture de ces bureaux de poste soient portés à l'attention du ministre. J'estime qu'il y a eu plusieurs fermetures de bureaux de poste sans que tous les facteurs en cause aient été étudiés.

**Le président:** Je regrette d'avoir à dire monsieur Schumacher, qu'on vous a permis de venir ici quand vous avez demandé la parole. J'estime que j'ai accordé la parole à tout le monde ici. Toutefois, vous avez été remplacé cet après-midi par M. Macquarrie, vous ne faites donc pas partie du présent Comité et vous n'avez pas la permission de présenter une motion à ce moment-ci.

**M. Macquarrie:** Je serais honoré de proposer cette motion en mon nom personnel, monsieur le président. Je crois que les règlements prévoient que même si M. Schumacher n'a pas de droit de vote, il a parfaitement le privilège de dire son opinion sur cette motion.

**Le président:** Me permettez-vous de jeter un coup d'œil sur cette motion? Messieurs, je regrette mais je crois que cette motion n'est pas conforme au règlement et je vais demander au greffier de lire le paragraphe qui nous permet de déclarer cette motion irrecevable.

## [Texte]

## The Clerk:

The Committee of Supply cannot attach a condition or an expression of opinion to a grant or alter its destination.

**Mr. Maquarrie:** No, Mr. Chairman, I would not say that that is that. This is a motion which embodies, if it is adopted, a point of view of this Committee bearing a recommendation to a member of the executive in the procedural operation of his department. It is not zeroing in either to diminish or to seek to increase an estimate—which would be quite improper. It is for the guidance of the Minister which is I think quite competent for a House Committee since the executive rests always on the confidence of the legislative branch of which we are a creature in this Committee. I would suggest that this motion is quite in order. It does not seek at all to increase the Estimates which I believe is where the clerk found this particular area of concern and anxiety.

## The Chairman: Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, I can understand the reasoning behind the motion and there may be some merit to it. However, I think there are lot more arguments against a motion of this kind than there ever could be for the motion in the first place. I do not believe that it is the function of this Committee myself to go so directly into the actual management of the Post Office.

I have been listening with a great deal of interest to the repetitive discussions and the same questions that have been coming up time after time. It seems to me that the postmaster for the first time has finally decided to take a real good look and do some reorganization in a government department that has not been touched for years and years. We hear so much about revenue. We hear so much about expenditures. We are supposed to recommend to the Postmaster General that he not close a post office for a year after notice. I do not believe that we are qualified in the first place to decide or to even know the ramifications of a recommendation of that kind.

• 1710

Supposing a post office appears to be redundant, appears to be in a position where it should be closed. This could happen within a very short time. A year's notice has to be given to this post office. This could add a

## [Interprétation]

## Le greffier:

Le Comité des subsides ne peut pas rattacher une condition ou une expression d'opinion à un subside ou en changer le destinataire.

**M. Macquarrie:** Non, monsieur le président, je ne suis pas de votre avis. C'est là une motion qui comprend, si elle est adoptée, le point de vue de notre Comité sur la recommandation faite à un membre du Conseil exécutif et qui touche le mode d'opération de son ministère. Cette motion n'a pas pour intention de faire le point soit pour diminuer ou pour augmenter la hausse des prévisions budgétaires, ce qui ne serait pas approprié. Elle constitue une ligne de conduite émise par le ministre qui est, je crois, assez compétent pour se prononcer au sein d'un Comité de la Chambre puisque la direction repose toujours sur la compétence de la direction des lois dont notre Comité relève. J'estime que cette motion est tout à fait dans l'ordre. Elle ne cherche pas du tout à augmenter les prévisions budgétaires, ce qui est à mon avis le domaine particulier dont s'occupe et s'inquiète le greffier.

## Le président: Monsieur Pringle.

**M. Pringle:** Monsieur le président, je comprend les principes qui motivent cette motion et il se peut que ce soit une bonne chose. Toutefois, il y a beaucoup plus d'arguments que l'on peut invoquer contre une motion de ce genre qu'il n'y en aurait pour la motion elle-même au départ. Je ne crois pas que notre Comité ait pour fonction d'étudier directement la réelle gestion du ministère des Postes.

J'écoutais avec beaucoup d'intérêt la discussion et les questions qui se sont répétées plusieurs fois. Il me semble que, pour la première fois, le ministre des Postes a finalement décidé d'approfondir la question et de procéder à une réorganisation d'un ministère du gouvernement qui n'avait pas été touché depuis de nombreuses années. Nous avons donc beaucoup parlé de revenu et de dépenses. Nous sommes supposés recommander au ministre des Poste, de ne pas fermer un bureau de poste avant d'en avoir donné avis un an au préalable. Je crois que nous ne sommes pas habilités tout d'abord à décider ou même à connaître les ramifications d'une recommandation de ce genre.

Supposons qu'un bureau de poste semble inutile, cela pourrait se faire en très peu de temps. On doit tout de même envoyer un avis à ce bureau de poste. Cela pourrait entraîner un coût financier énorme. Il s'agit là tout sim-

## [Text]

great deal of cumbersome financial cost. It is just a straight case of lack of confidence which I do not think should be acceptable by this Committee regardless. I know it makes great political hay. We have not had too much political hay until we hit this particular item. Maybe you have not been on this Committee as long as I have.

The point that I am making, Mr. Chairman, is that I believe that the actual motion, if it is out of order in itself constitutionally, should be unacceptable. The Committee should not take the high-handed suggestion or recommendation that we start to administer a department that, given a little bit of time, will have done wonders as far as reorganization is concerned especially in view of the fact that the Post Office has only recently come under Public Service Alliance. This means that we have a lot of new people involved in union problems which create other problems.

I know of a particular union man who got a little offended with the Postmaster in my particular area and he sent a letter back addressed to the Postmaster's house because the number on the house was wrong. There are all kinds of problems and these things are clearing up.

**Mr. Valade:** If I may?

**Mr. Pringle:** I will be through in a minute.

**Mr. Valade:** It is all right. I have a point of order.

**The Chairman:** Mr. Valade, I think to be fair Mr. Pringle should finish. I have let you people talk all afternoon. This is the first time he has asked. He will make his point and after I will listen to yours, if you will agree with me.

**Mr. Valade:** Mr. Chairman, the Chair has to listen to my point of order.

**The Chairman:** What is your point of order, then?

**Mr. Valade:** Mr. Chairman, with due respect, I am not provoking the Chair and I would like the Chair not to provoke me because I am just obliging with the rules. There is a motion on the floor. The Clark has read an article of the rules for your guidance to state if the motion is in order or not. If you declare that the motion is in order...and I believe the motion is...then we can discuss

## [Interpretation]

lement d'un manque de confiance qui à mon avis, ne devrait pas être accepté par les membres du présent Comité. C'est très avantageux du point de vue politique. Nous n'avons pu profiter d'un tel avantage avant de nous attacher à cette rubrique en particulier. Peut-être, monsieur, n'êtes-vous pas membre du présent Comité depuis aussi longtemps que moi.

Le point que je veux soulever, monsieur le président, est que je crois que la motion actuelle, même si elle n'est pas irrecevable du point de vue constitutionnel, devrait être rejetée. Le Comité ne devrait pas approuver cette recommandation qui veut que l'on administre un ministère qui, pourvu qu'on lui accorde un certain temps, fera des merveilles en ce qui concerne spécialement la réorganisation, car le ministère des Postes ne fait partie que tout récemment de l'Alliance de la Fonction publique, ce qui veut dire qu'il y a beaucoup de nouveaux employés qui sont impliqués dans des problèmes syndicaux qui donnent naissance à nombre d'autres.

Je connais un membre d'un syndicat en particulier qui a été offensé par le ministre des Postes dans ma propre circonscription et il a retourné une lettre adressée à la maison du ministre parce que le numéro de la maison était erroné. Il y a toutes sortes de problèmes qui se posent mais qui se résolvent aussi au fur et à mesure.

**Mr. Valade:** Est-ce que je peux?

**Mr. Pringle:** J'aurais terminé dans une minute.

**Mr. Valade:** C'est bien. J'invoque le Règlement.

**Le président:** Monsieur Valade, je pense qu'il serait plus juste que M. Pringle finisse de poser ses questions. Je vous ai laissé parler tout l'après-midi. C'est là la première fois qu'il demande la parole. Il dira ce qu'il a à dire et je vous écouterai par la suite si vous êtes d'accord avec moi.

**Mr. Valade:** Monsieur le président, vous devez écouter mon appel au Règlement.

**Le président:** Quel est-il donc?

**Mr. Valade:** Monsieur le président, sauf le respect que je vous dois, je n'essaie pas de vous ennuyer mais j'aimerais bien que vous fassiez de même parce que je ne m'en tiens qu'au Règlement. Une motion a été présentée, le greffier a lu, pour votre gouverne, un article du Règlement qui vous permet de déclarer si la modification était recevable ou pas. Il faut déclarer cette motion recevable et à mon

## [Texte]

the motion. Each and everyone of us will have the chance to speak on the motion and Mr. Pringle can say whatever he wants. Actually he is speaking on the motion and we have had no judgment on your part. That is the point I wanted to bring out.

## [Interprétation]

avis elle l'est; alors nous pouvons en discuter. Certains d'entre nous auront l'occasion de donner leur opinion sur cette motion et M. Pringle peut dire ce qu'il veut à ce sujet. En ce moment, il discute de cette motion mais nous n'avons pas encore eu votre opinion à ce sujet. Voilà le point que je voulais mettre en lumière.

**The Chairman:** Order, please. If you want my version right away I would say that the motion is out of order for two reasons. The first one is that you are asking for a vote of nonconfidence against the Postmaster General.

**Mr. Macquarrie:** No.

**The Chairman:** Oh, yes. Read your motion.

**Mr. Macquarrie:** I wonder, Mr. Chairman, if you would mind indicating where you get the idea that this is a nonconfidence motion? Give me some citations, please.

**The Chairman:** This is my ruling. I rule this motion out of order. You could appeal my decision. This is your privilege, gentlemen.

**Mr. Macquarrie:** On a point of order, Mr. Chairman.

**The Chairman:** No, my ruling is not debatable.

**Mr. Macquarrie:** I am not debating your ruling, but I am suggesting to you that you allowed this man to cast reflections upon this Committee suggesting that these things were repetitive and so on. This is not the way, sir, to have a Committee conducted properly. This is not the way to build up the prestige of this Committee. Members of this Committee who ask questions are doing their job diligently and I think it is unbecoming to have reflection cast upon their activity in this manner.

**The Chairman:** A question, Mr. Rock?

**Le président:** A l'ordre, s'il-vous-plaît. Si vous voulez mon opinion tout de suite, je vous dirai que la motion est irrecevable pour deux raisons. Premièrement, vous demandez un vote de non-confiance à l'endroit du ministre des Postes.

**Mr. Macquarrie:** Non.

**Le président:** Ah mais oui. Relisez votre motion.

**Mr. Macquarrie:** Je me demande, monsieur le président, si vous auriez l'obligeance de m'indiquer pourquoi, à votre avis, cette motion en est une de non-confiance. Donnez-moi des citations, s'il vous plaît.

**Le président:** C'est là mon opinion. J'ai décidé que cette motion était irrecevable. Vous avez le privilège, messieurs, d'en appeler de ma décision.

**Mr. Macquarrie:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

**Le président:** Je regrette mais ma décision ne peut-être mise en question.

**Mr. Macquarrie:** Je ne mets pas en cause votre décision, mais je crois que vous avez permis à cet homme de faire part de ses opinions et d'influencer les membres de notre Comité lorsqu'il advient que nos discussions et nos questions se répétent sans cesse. Ce n'est pas là, monsieur, une façon de mener une séance de Comité. Ce n'est pas là non plus une façon d'augmenter le prestige de notre Comité. En posant des questions, les membres de notre comité exercent leurs fonctions avec diligence, et je crois qu'il n'est pas approprié qu'on émette des opinions injustifiées sur leurs activités dans ce domaine.

**Le président:** Avez-vous une question, monsieur Rock?

• 1715

**Mr. Rock:** I wanted to speak on your ruling, Mr. Chairman, if it is permitted. I just want to say that there is a possibility that in these Estimates there may be included some future closings of post offices and, therefore, if these post offices in the future are not to be closed

**M. Rock:** J'aimerais dire quelques mots sur votre décision, monsieur le président, si vous me le permettez. Je veux simplement dire que ces prévisions budgétaires peuvent comprendre la fermeture dans l'avenir de quelques bureaux de poste et par conséquent, si on ne

## [Text]

then this does raise the Estimates. Therefore, I am in favour of the ruling of the Chairman.

## [Interpretation]

ferme pas ces bureaux de poste après un certain temps, alors les prévisions budgétaires doivent être augmentées. Je suis donc en faveur de la décision du président.

**The Chairman:** Is the Committee ready for the question?

**Le président:** Les membres du Comité sont-ils prêts au vote?

**Some hon. Members:** What question?

**Des voix:** Quel vote?

**The Chairman:** About my ruling.

**Le président:** Au sujet de ma décision.

**Mr. Valade:** I think that the Committee cannot appeal your ruling. You can decide, but I think what we are allowed by the Rules of the House is to discuss the point of order. We can state our points of view on the point of order raised and we can take a vote on it, but we cannot take a vote on the motion or on your ruling.

**M. Valade:** Je pense que le comité ne peut en appeler de votre décision. Vous pouvez prendre une décision mais je pense que les règlements de la Chambre nous permettent de discuter l'appel au règlement. Nous pouvons émettre nos points de vue sur l'appel au règlement et nous pouvons voter à ce sujet, mais nous ne pouvons pas voter sur la motion ou sur votre décision.

• 1715

**Le président:** Monsieur Valade. Vous pouvez en appeler de ma décision. Il n'y a pas de question de règlement. Ma décision a été rendue d'une façon bien précise. Si vous n'en êtes pas satisfait, vous pouvez en appeler, mais je ne vois pas pourquoi vous invoqueriez le règlement au sujet de ma décision.

**The Chairman:** Mr. Valade, I would like to tell you that you can appeal my ruling. There is no point of order involved. My ruling has been given in very precise manner. If you are not satisfied, you can raise the point of order but I do not see why you should do it concerning my ruling.

**Mr. Valade:** Monsieur le président, je voudrais bien préciser afin d'éviter tout quiproquo à ce sujet, que je ne mets pas en doute votre autorité de président parce qu'on ne peut pas contester la décision du président du Comité... Nous pouvons uniquement en appeler à l'Orateur de la Chambre, mais ce n'est pas le but que nous poursuivons. Je veux simplement préciser ce que le Règlement permet. D'après l'interprétation du greffier du Comité au sujet de l'appel au règlement...

**Mr. Valade:** Mr. Chairman, I want to point out in order not to have any doubt in the mind of the Committee members, that I am not defying your authority as a Chairman because one cannot debate or contest the ruling of the Committee Chairman. All we can do is to appeal to the Speaker of the House and this is not the object that we have in mind. We only want to clarify what the Rules allow us to do concerning the raising of a point of order according to the Committee clerk...

**Le président:** Monsieur Valade, je crois que vous faites erreur. Vous pouvez en appeler de ma décision, ici et non pas à la Chambre. C'est votre privilège.

**The Chairman:** Mr. Valade, I think you are mistaking the fact that you can appeal my ruling here but not in the House of Commons. This is your privilege.

**Mr. Valade:** Pas d'après les nouvelles...

**Mr. Valade:** Not according to the new...

**Le président:** Je pense bien que, tous les membres du Comité l'acceptent.

**The Chairman:** I am sure that all the members of our Committee accept this.

**Mr. Horner:** If I might just say a word. I think the Chairman is quite right on his ruling. We can appeal. Any member can ask for an appeal of his ruling to the Committee and the Committee can vote, either substantiating his ruling or not. I do not really think we want to appeal the Chairman's ruling. That is my personal opinion. I think we will accept it.

**M. Horner:** J'aurais simplement un mot à dire. Je pense que la décision du président est tout à fait juste. Nous pouvons invoquer le Règlement. Tout membre du Comité peut en appeler de la décision du président du Comité et peut voter soit en adoptant la décision du président ou non. Je ne pense pas que nous voulions vraiment en appeler de la décision du président. C'est là mon opinion personnelle. Je pense qu'il vaudrait mieux l'accepter.

## [Texte]

But I want to ask the Chairman this question. If the motion was changed in any way, could it then be acceptable? The way I would suggest it be changed, just to see whether it would be acceptable, would be:

This Committee recommend that the Postmaster General give consideration to giving one year's prior notice to a post office before it is to be closed down.

I can not see how you could rule that one out of order if it read that way.

**The Chairman:** It would be up to the Minister to answer this question.

**Mr. Kierans:** Replying to Mr. Horner, I would simply say that we do give several months consideration and notice. The decision comes from a field officer after he has been instructed to take a look at a post office. He makes an examination. From evidence given before your Committee, Mr. Chairman, it has not always been as thorough as we would have wished or hoped and we are taking steps to rectify that.

I myself believe that the time between an actual demand for an investigation and the carrying out of the decision should not be a year. That unnecessarily hampers the work of the Post Office and slows it down. It becomes even more designated in the eyes of the people of Canada as being an institution that moves indeed very, very slowly. I do not think that this is the impression that we want any of our institutions to give.

I think that I have already undertaken with members of the Committee that instructions are going out to all regions; that the investigation has to be more thorough than it has been in some places in the past; and, that the recommendation has to be based solidly on the opinions of the people concerned and the local bodies where there are municipalities. The decision should not be one taken unilaterally without regard to the circumstances in each particular area. I think that this is as far as the Post Office would like to go and that a year would be far too long a period. At the present time I would suggest that it does take us three months or more, certainly not less than three months, between the initiation of an investigation, the decision and the actual closing.

**Mr. Horner:** Just on that point, if I might. Mr. Minister, there has been some suggestion here and some evidence submitted that local residents were not given notice and in fact

## [Interprétation]

Je vais demander ceci au président. Si la motion devrait être changée de quelque façon, serait-elle alors recevable? Pour la rendre recevable je propose la formule suivante:

Que le Comité recommande au ministre des Postes d'étudier la possibilité d'accorder un avis un an avant la fermeture d'un bureau de poste.

Je ne vois pas comment, monsieur le président, vous pourriez déclarer irrecevable la motion ainsi formulée.

**Le président:** C'est au ministre à répondre à cette question.

**M. Kierans:** En réponse à M. Horner, je dirai simplement que nous donnons de fait plusieurs mois d'avis. La décision est prise par un agent sur place après qu'il ait fait enquête sur les lieux. D'après la preuve qui est présentée, monsieur le président, ces enquêtes n'ont pas été toujours aussi approfondies que nous l'aurions souhaité et nous prenons des mesures pour corriger cette situation.

A mon avis le temps qui s'écoule entre la demande réelle pour une enquête et l'exécution de la décision prise ne devrait pas être d'un an, car ainsi on ralentit inutilement les travaux d'un bureau de poste. Aux yeux du grand public, cette institution en est une qui, de fait, fonctionne très lentement. Je ne crois pas que ce soit là l'impression que nous voulons donner de nos institutions.

Je crois que j'ai déjà entrepris, de concert avec certains membres du Comité, de faire en sorte que les directives soient envoyées dans toutes les régions et que l'enquête soit plus approfondie qu'elle ne l'a été dans le passé à certains endroits. De plus, on essaie de faire en sorte que la recommandation se fonde sur les opinions des gens en cause et sur les groupes de pression lorsque ce sont des municipalités qui sont en cause. La décision ne devrait pas être prise unilatéralement, sans égard aux circonstances propres à chaque région. Le ministère des Postes n'a pas l'intention d'en faire davantage et nous sommes d'avis qu'une année est une période beaucoup trop longue. A l'heure actuelle à mon avis il faut compter trois mois au plus, certainement pas moins de 3 mois, entre le début d'une enquête, la prise de la décision et la fermeture réelle du bureau de poste.

**M. Horner:** Permettez-moi de poser une question sur ce point justement. Monsieur le ministre, on a dit ici que des propriétaires locaux n'ont pas reçu d'avis et que, de fait,

## [Text]

Post Office people have come into the district and looked over the post office operation without even telling the local postmaster.

• 1720

They have come in for another reason, supposedly to be checking stamps or the accounts, but basically, checking to see whether or not the post office is a necessary thing in the community.

This has been suggested, not particularly by me but by other members of this Committee and I think in all fairness to the post office area, this is not a good practice. Firstly, it is not a good practice for the residents in the area; and secondly, it is not a good practice for the department because the department gets kind of a bad name out of it. I would not want to use the word "underhanded" but it tends to be that way. I think it would be nicer if the department posted a public notice, "This Post Office is up for consideration of closing for six months from this date," or something like that.

**Mr. Kierans:** Well, I think we can do it. Again, Mr. Horner, I would not suggest six months. I would say some more reasonable period because these are relatively small localities. It does not take that long to make an investigation or to come to a decision but, you are absolutely right when you suggest that the people who are carrying out this job should not be ashamed of it. They have a task to perform and they certainly should not be guilty of misleading the people of the community as to the real purpose of their visit.

**Mr. Horner:** I suggested, in the first instance, one year. You said that was too long. Showing my agreeableness, I said well, six months. You still do not like to put a date on it but can you tell me, sir, if a notice were hung up would it be any good unless you had some period of time attached to it?

**Mr. Kierans:** Well, we are talking about 20 or 30 families Mr. Horner. A thing like this buzzes around in an afternoon. Does it not? Really.

## [Interpretation]

les préposés du bureau de poste se sont rendus dans les districts en question et ont fait une enquête sur les opérations du bureau de poste local sans même en parler au maître de poste en cause.

Ces fonctionnaires se sont rendus sur les lieux pour une autre raison, supposément pour vérifier le nombre de timbres et les comptes du bureau de poste, mais surtout pour revérifier si le bureau de poste en question était essentiel à la communauté qu'il desservait.

Cette situation a été constatée non seulement par moi-même mais aussi par d'autres membres de notre comité, et je crois qu'en toute justice ce n'est pas une bonne façon de procéder. Premièrement ce n'est pas une pratique de bon aloi pour qui demeurent dans cette région.

Deuxièmement, ce n'est pas non plus une bonne façon de procéder du ministère, parce que celui-ci acquiert ainsi une mauvaise réputation. Je ne veux pas me servir de cette expression «en sous-main» mais il y a nettement une tendance de ce côté. Je crois qu'il vaudrait mieux que le ministère affiche un avis public qui se lirait peut-être ainsi: «Une enquête se poursuit dans votre bureau de poste et il se peut qu'on décide de le fermer dans six mois», ou quelque chose du genre.

**M. Kierans:** Je crois que nous pourrions faire ce que vous venez de dire. Encore une fois pourtant, monsieur Horner, je crois que la période de temps devrait être plus raisonnable, parce que se sont de petites collectivités qui sont en cause. Il ne faut pas tant de temps pour mener un enquête et en arriver à une décision, mais vous avez absolument raison de dire que les fonctionnaires qui s'occupent de cette enquête ne devraient pas avoir honte de la faire. Ils ont une tâche à remplir, et ils ne devraient certainement pas se rendre coupables d'induire la population d'une collectivité en erreur sur le but réel de leur visite.

**M. Horner:** En premier lieu, j'ai proposé un avis d'une année. Vous avez dit que c'é'ait trop long. Pour vous être agréable, j'ai dit six mois et moins. Vous ne voulez pas que l'on mette une date précise sur cet avis. Pouvez-vous me dire, monsieur, si un avis affiché aurait une grande valeur si l'on n'y spécifie pas une période de temps précise?

**M. Kierans:** Nous parlons en ce moment, monsieur Horner, de 20 ou 30 familles. Une enquête de ce genre se fait dans un après-midi, n'est-ce pas?

## [Texte]

**An hon. Member:** Not by mail, it would not.

**Mr. Kierans:** Well, not exactly. No. Not exactly. If those 20 or 30 families are living in a cluster, but if they are spread out over a diameter of 40 miles, it does not buzz that quick. In some areas in my country they still have what they call bobwire telephones and they do not work too good.

I do not want to abuse the Committee in any way but I would just like to follow up this suggestion. I know the trouble that the member for Palliser has had in his area and I would like to move that the Committee recommend to the Minister that his department give consideration to providing at least six months public notice before closing any such post office.

**Mr. Pringle:** Could I ask a question on that?

**The Chairman:** Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, is there not some notice given now?

**Mr. Kierans:** Yes, there is. Can we get Mr. Bond in here? We will try and find out where Mr. Bond is.

**Mr. Schumacher:** Mr. Chairman, if I could speak on this motion, the reason I suggested one year was because I thought there should be an opportunity for the people to demonstrate in financial terms to the department whether or not they were interested in their post office. The Minister said these revenues have been falling and the post offices closed as a result of what was happening in the community.

If they did not seem to be interested in their post office then the department could be fully justified in closing the post office, if, after a notice of intention was given, nothing picked up and the people still would not demonstrate any interest in the post office; then, nobody could say they had not been dealt with fairly. That was the reason for suggesting that notice. The reason I suggested a year was because that would be a fair period of time.

With respect, I do not think three months would give the proper reflection of the interest of the community in the post office. I thought there should be a reasonable period in which people could demonstrate their actual interest in this institution by performance.

**Mr. Kierans:** If I may reply to that, Mr. Chairman, there are very few cases really,

## [Interprétation]

**Une voix:** Sûrement pas par lettre.

**M. Horner:** Non pas exactement. Si ces 20 ou 30 familles sont épargnées dans un rayon de 40 milles, cette enquête ne peut pas se poursuivre aussi rapidement. Dans certaines parties de ma région, les gens utilisent encore d'anciens téléphones qui ne fonctionnent pas tellement bien.

Je ne veux pas ennuyer les membres du Comité de quelque façon que ce soit, mais j'aimerais bien parler davantage de cette situation. Je connais les problèmes que le député de Palliser a eus dans sa région, et je propose que le Comité recommande au ministre que son ministère étudie la possibilité de donner un avis de six mois avant la fermeture d'un bureau de poste de ce genre.

**M. Pringle:** Puis-je poser une question à ce sujet?

**Le président:** Monsieur Pringle.

**M. Pringle:** Monsieur le président, ne donne-t-on pas d'avis public en ce moment?

**M. Kierans:** Oui, en effet. Pourrait-on faire venir M. Bond ici? Nous essayerons de trouver M. Bond.

**M. Schumacher:** Monsieur le président, la raison pour laquelle j'ai proposé qu'on envoie un préavis d'un an, c'est que je crois qu'il faudrait donner l'occasion aux gens de ces localités de démontrer financièrement au ministère qu'ils sont intéressés au bureau de poste. Le ministre nous a dit que ces revenus diminuaient et que l'on fermait les bureaux de poste par suite de ce qui se passait dans la localité.

Les gens en question ne semblaient pas intéressés à leur propre bureau de poste. Le ministère serait alors entièrement justifié de le fermer si, après avoir donné un avis d'intention, le chiffre d'affaire du bureau de poste n'augmente pas et que les gens ne démontrent aucun intérêt dans leur propre bureau de poste; alors personne n'aura le droit de dire qu'on n'aura pas agi en toute justice avec eux. Voilà la raison pour laquelle j'ai proposé que l'on donne un tel avis. J'ai proposé de donner un préavis d'un an car il me semble que c'est une bonne période de temps.

En toute justice je ne crois pas qu'un avis de trois mois donnerait le temps nécessaire aux gens de réfléchir et de démontrer leur intérêt à leur bureau de poste. Je crois qu'il faudrait leur accorder une période de temps raisonnable qui leur permette de démontrer leur réel intérêt dans cette institution.

**M. Kierans:** Je me permets, monsieur le président, de dire qu'il y a réellement peu de

## [Text]

where the people themselves can do very much about it. The reasons for the decline are simply other people moving away; the village as a whole declining in importance. In many cases, it is just a single store or a single small firm which has closed up and there is no way in which the remaining people can carry on the burden.

If there are two or three of those cases in 100 where they can by concentrating all their purchases in their particular locality, you, in effect, are asking us to strangle decision-making in another 97 or 98 out of 100. I do not think this is a reasonable halter to put on people who are charged with the responsibility of dealing with the money of the taxpayers of Canada.

• 1725

**Mr. Schumacher:** Well, Mr. Chairman, if I could follow that up a little further. I think the notice should bring some response from the people and of course, if the notice did not bring any response, the department could deal with it accordingly.

I would like to suggest to the Minister that perhaps with a view to keeping these places open, he might ask for co-operation from the grain companies, the elevator companies. They are sort of centred in Winnipeg or other large areas or Calgary or Edmonton. Perhaps they would be doing a service to the community if at some of these post offices that were under consideration for closing they bought some of their stamps, even if they were not going to be used out of that post office.

They would be raising the revenue because after all, these small post offices play a part in keeping the agricultural industry efficient. They need the post office to send samples to the Canadian Wheat Board and I think there has been no attempt by the department to co-ordinate some of the problems in this field and it should. I think if we had a reasonable notice there would be a chance for a real demonstration of interest in these post offices to be made.

**An hon. Member:** Can I speak, Mr. Chairman ...

## [Interpretation]

cas où les gens ont la possibilité de faire quelque chose pour améliorer la situation. La baisse du chiffre d'affaire d'un bureau de poste découle simplement du fait que certaines personnes quittent les localités en question; en d'autres mots, le village en temps que tel perd de son importance. Dans bien des cas il ne s'agit que d'un simple petit magasin ou d'une petite entreprise unique qui ferme ses portes et à ce moment il n'y a pas moyen pour les gens qui restent dans la région d'assumer un fardeau aussi onéreux.

Si deux ou trois cas de ce genre sur cent se présentent où les gens le peuvent, en concentrant tous leurs achats dans leur collectivité en particulier, vous nous demandez quand même à ce moment là de prendre des décisions dans 97 ou 98 autres cas sur 100. A mon avis, il n'est pas raisonnable de faire porter un tel fardeau par des gens qui ont la responsabilité de répartir l'argent des contribuables canadiens.

**M. Schumacher:** Monsieur le président, j'aimerais poursuivre cette question un peu plus. J'estime que le préavis devrait provoquer une certaine réaction de la part des gens et bien sûr, s'il n'en ait pas ainsi, le ministère pourra agir en conséquence.

J'aimerais proposer au ministre qu'en vue de ne pas fermer ces bureaux de poste, il pourrait demander la collaboration de sociétés de céréales ou d'élevateurs à grain qui sont plus ou moins concentrées à Winnipeg ou dans d'autres vastes régions à Calgary ou à Edmonton. Peut-être rendraient-elles service à ces collectivités si elles achetaient leurs timbres des bureaux de poste qui doivent fermer, même si ces timbres ne devaient pas être utilisés par l'entremise de ce bureau de poste.

Ils augmenteraient les revenus de ces petits bureaux de poste car après tout, ceux-ci jouent un rôle dans la préservation de l'efficacité de l'industrie agricole. Les sociétés agricoles ont besoin des services du bureau de poste pour envoyer des échantillons de leurs produits à la Commission canadienne du blé et je crois que le ministère à essayé de coordonner certains des problèmes qu'elle rencontre dans ce domaine; c'est bien là le rôle que le ministère devrait jouer. Je crois que si on leur donnait un pré-avis raisonnable, on fournit ainsi l'occasion aux usagers de ces petits bureaux de poste de démontrer un intérêt réel envers les services de ceux-ci.

**Une voix:** Est-ce que je pourrais parler, monsieur le président ...

[Texte]

**The Chairman:** I will give you the floor after. Mr. Skoberg. Mr. McCleave.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, the motion that you have, I believe should be considered in order by everyone here. As any analogy, we could certainly look at the way the CNR are required to handle the public when they make application to close down stations throughout the country. I will use as a typical example the master agency plan that is being proposed by the Canadian National Railway throughout this country.

They are not permitted to go down and give notice without sending their people into those localities and having a complete investigation of the community people, the municipalities and all those who are concerned before they can close those agencies down. Now, surely, there is no difference, Mr. Minister, and through you, Mr. Chairman, between closing a post office in a rural area and closing a station down.

Really, if you look at the other situation, if a train is gone, then you really got something; but in this particular case, the requirement is that the application is filed before the commission. Then they have to send in CNR personnel to tell the people what the service is all about and what repercussions will be effective from the closing down of their agent's office.

After that, the people still have the opportunity of at least filing their complaint to the commission and then the determination is made whether a public hearing will be held.

You have already indicated, I believe, Mr. Kierans, two days ago, that you will be looking at the over-all situation as to whether or not the communities and the municipal people affected really know what is going on. I would sincerely urge that every member of this Committee support the motion because it is exactly the same situation as closing down a crown corporation, a CNR station at that particular point.

I believe if you use the same analogy, there is no difference, as long as the people know what is going on and the Post Office Department are fully aware that they have to go in and tell those people what is going on. At the present time, they have no knowledge of what is going on. A notice is posted or supposed to be posted and many times it is not.

[Interprétation]

**Le président:** Je vous donnerai la parole dans quelque temps. La parole est à M. Skoberg, puis à M. McCleave.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, la motion dont nous sommes saisis devrait être jugée recevable par tous les membres du Comité ici présents. Par comparaison, nous pourrions sûrement étudier la façon dont procède le Canadien National lorsqu'il décide de demander fermeture de certaines gares dans l'ensemble du pays. Je me servirai d'un exemple typique, soit celui du projet d'établissement d'une agence importante qui est proposée par les Chemins de fer nationaux d'un bout à l'autre du pays.

Le Canadien National ne peut pas fermer de gares ou donner de pré-avis sans envoyer d'abord dans ces collectivités des enquêteurs qui font une étude approfondie des gens qui y vivent, des services municipaux et de toutes les personnes en cause avant de fermer les portes de ces agences. Sûrement, monsieur le président, il n'y a pas beaucoup de différence entre le fait de fermer un bureau de poste ou de fermer les portes d'une gare dans une région rurale.

Réellement, si l'on étudie cette autre situation, par exemple si on enlève un train, cela cause évidemment des problèmes réels; et dans ce cas en particulier, on exige qu'une demande de fermeture soit présentée à la Commission. Puis on devra envoyer au bureau du personnel du C.N. un avis pour expliquer aux gens ce qui se passe et quelles seront les répercussions de la fermeture du bureau en question.

Ensuite, les personnes en cause ont toujours l'occasion de présenter des plaintes à la Commission puis, on décide si l'on tiendra une audience publique.

Monsieur Kierans, vous avez dit, il y a deux jours je crois, que vous alliez étudier la situation générale pour voir si les collectivités en cause et les municipalités sont vraiment au courant de la situation. Je voudrais donc inciter chacun des membres de notre Comité à appuyer cette motion car c'est exactement la même situation que lorsqu'on ferme une société de la Couronne.

Si l'on s'en tient à la même analogie, il n'y a aucune différence à condition que les gens sachent bien ce qui se passe et que les fonctionnaires du ministère des Postes soient pleinement conscients qu'ils doivent se rendre sur place et dire aux gens ce qui se passe. A l'heure actuelle, les personnes en cause n'ont aucune notion de la situation réelle. On est

## [Text]

And boom! the post office is gone, just like that.

Surely we have an obligation here to use the same type of approach as the Canadian National Railway has to use in closing or taking away a service to the people. It is very, very similar and I cannot see the difference between the two.

• 1730

**Mr. Kierans:** Well, the economic effects are of course, vastly different. I hope you are not suggesting, Mr. Skoberg, that every application should go before a commission because then we expand the bureaucracy. Actually, there is three months notice given before closing. Sometimes this is telescoped when, for various reasons, a postmaster decides to give it up immediately, dies or moves away and the decision may be hastened. But prior to that also, there is investigation and there should be an awareness of several months in a local community now.

**Mr. Skoberg:** Yes, but you know that is not right.

**Mr. Kierans:** I know it is right generally, but I know it is not always right which is a different thing. It is my problem, therefore, to make sure that the rules are observed throughout the country and not leave it entirely to the judgment of someone who may be over eager in a particular region to add to his score. A general directive will be going out that they pay close attention to the opinions of everybody in there. Mind you, in most cases people will say, "No, we want it the way it is". They will not be convinced of the advantages of an alternative service. It does take them three or four months after this has been instituted to come to appreciate it, but by and large, I do think that with reduced expenditures and burden on the taxpayers of Canada, we are providing equivalent or better services across the nation as a whole.

**Mr. Skoberg:** Yes, but the one point you forgot, Mr. Kierans, is the fact that even the Commission does not have to say there will be a public hearing. I would be the last to say there would have to be a public hearing in every case. No one here in this room would

## [Interpretation]

censé publier un avis et l'afficher mais il arrive souvent que cela ne se fait pas. Le bureau de poste est soudainement fermé du jour au lendemain.

Sûrement nous devons avoir recours à la même façon de procéder que le C.N. lorsqu'il doit mettre fin à un service public auprès de la population. Ce sont là deux cas très analogues et je ne vois pas de différence entre les deux.

**M. Kierans:** Les effets économiques, bien sûr, sont très différents dans ces deux cas. J'espère bien, monsieur Skoberg, que vous ne proposez pas que chacune de ces demandes de fermeture soit présentée à une commission, car alors nous ne faisons qu'étendre les services bureaucratiques. Présentement, on donne trois mois d'avis avant la fermeture d'un bureau de poste. Parfois cela se fait plus rapidement pour diverses raisons, lorsqu'un maître de poste décide de démissionner subitement, meurt ou quitte les lieux par exemple, et qu'une décision doit être prise sans tarder. Cependant, on doit mener auparavant une enquête sur place et les gens ont le temps d'être mis au courant de ce qui se passera dans leur collectivité.

**M. Skoberg:** Oui, mais vous savez bien que ce n'est pas juste.

**M. Kierans:** Je sais qu'en général c'est assez juste, mais je suis d'accord que vous avez raison dans certains cas. C'est donc à moi, par conséquent, de m'assurer que les Règlements sont observés dans tout le pays et de ne pas laisser la question au jugement de quiconque pourrait faire trop de zèle dans une région en particulier. On enverra une directive générale pour demander que ces enquêteurs portent une attention marquée aux opinions de tous les gens qui vivent dans ces endroits. Bien sûr, dans la plupart des cas, les gens diront qu'ils ne veulent pas que ça change. Ils ne seront pas nécessairement convaincus des avantages d'un autre genre de service. Il faut compter trois ou quatre mois après l'instauration d'un nouveau service pour que les gens l'apprécient. Dans l'ensemble, je ne crois pas qu'on puisse fournir un service équivalent ou même meilleur d'un bout à l'autre du pays si l'on diminue les dépenses et le fardeau des contribuables canadiens.

**M. Skoberg:** Mais vous semblez oublier, monsieur Kierans, le fait que même la Commission n'a rien à dire en ce qui concerne la tenue d'une audience publique. Je serais le dernier à demander la tenue d'une audience publique dans chaque cas. Personne ici, j'en

## [Texte]

say that whenever an application is made to close a post office, that it should not be done because there are many, many cases where we know it has to be done and the people in those areas are fully aware that it has to be done and they do not argue the point.

However, there are other cases where the justification for closing is not there. This is the point where, I believe, if there were a little bit of participation by the community and by your Department then, at least, those approaches by the community could be taken into consideration and it would not be left up to the field men who like to chalk up a tremendous score, as so many are doing and as you just said, which is absolutely right. It does not have to get burdened down with bureaucracy. I think we are trying to get on a kick here to get away from the responsibility that we should have.

**Mr. Kierans:** I repeat that I think the Post Office takes a very calm look at this. We have looked at 2,677 cases and we have made decisions on 2,677. I may say that when I began this I thought there would be a much higher percentage closed. In effect, just over 50 percent, 1,348, and 1,329 have remained opened.

**Mr. Skoberg:** Yes, we have had all those figures, but we have not had participation by the people of Canada, that is the only thing we are concerned about.

**Mr. Kierans:** We can ensure from now on simply by directives that there has to be that participation.

**Mr. McCleave:** Mr. Chairman, I only wished to speak if there was any question in your mind about the admissibility of Mr. Horner's motion.

**The Chairman:** We are discussing it now. If you would leave it stand for a few minutes I might ask Mr. Ollivier to give me more information or perhaps Mr. Horner might rephrase it.

**Mr. Macquarie:** I wanted to say that as the father of the first motion, although I became that way in a procedural shotgun marriage, I think in the idea of reasonableness and knowing that the Minister has admitted these last few days that some mistakes have been made, a little time would not hurt since the axe pretty well has been wielded, there are not all that many left and the difference is just between

## [Interprétation]

suis sûr, ne s'opposerait à une demande de fermeture d'un bureau de poste, car il y a bien des cas où nous savons que cela doit se faire et où les gens qui habitent ces régions sont pleinement conscients du fait que l'on doit procéder ainsi et ils n'essaient pas de s'y opposer.

Toutefois, il y a plusieurs autres cas où la fermeture d'un bureau de poste n'est pas justifiée. Voilà pourquoi, à mon avis, si l'on pouvait établir une certaine collaboration entre la collectivité en cause et votre ministère, alors au moins les opinions des gens en cause seraient étudiées et la décision à prendre ne serait pas entre les mains des fonctionnaires sur place qui, comme vous l'avez dit, font parfois trop de zèle. Il ne faudrait pas que ces démarches soient entravées par une bureaucratie lourde. Il me semble que nous essayons en ce moment d'éviter de prendre des responsabilités qui sont bien les nôtres.

**M. Kierans:** Je dois répéter que le ministère des postes étudie cette question calmement. Nous avons étudié 2,667 cas et nous avons rendu le même nombre de décisions. Je dois avouer que, quand j'ai pris ces mesures, je pensais que le pourcentage de bureaux de poste fermés serait plus élevé. De fait, un peu plus de 50%, soit 1,348 bureaux de poste ont été fermés tandis que 1,329 autres sont restés ouverts.

**M. Skoberg:** Bien, sûr, nous avons tous eu ces chiffres en main. Mais, jusqu'à maintenant, il n'y a eu aucune participation du peuple canadien et c'est la seule chose qui nous inquiète.

**M. Kierans:** A partir de maintenant nous pouvons nous assurer, simplement par des directives, que cette participation se fera.

**M. McCleave:** Monsieur le président, je veux simplement demander si, à votre avis, la motion de M. Horner était recevable.

**Le président:** Nous sommes en train d'en discuter. Si vous voulez réserver cette question durant quelques minutes, je pourrais demander à M. Ollivier de me donner certains renseignements, ou peut-être M. Horner pourrait-il formuler à nouveau sa motion.

**M. Macquarie:** En temps que parrain de la première motion, bien que j'ai dû jouer ce rôle à la suite de procédure hâtivement bâclée et un peu malgré moi-même, je suis d'accord pour qu'on accorde un avis dans un délai raisonnable et sachant que le ministre a admis au cours des quelques dernières journées que certaines erreurs avaient pu être commises; nous pourrions remédier à la situa-

## [Text]

three and six, I do not think the efficiency of his Department or the economy of the country will be wrecked if this Committee, in its judgment, supports the six month suggestion. I think it would protect him. We know he is the object of terrible criticism on this sort of thing and I am very sorry to hear it all the time. This would be a protective measure. It would give greater participation by the people and give them a chance, I would hope, and I will be quite happy to forget all about the 12-month thing. I would not think of appealing your ruling, although I did think it was wrong. I cannot see that for the sake of three months we need consultation on all these things here. Why not, in the sweet reasonableness of this spring season, go forward, and adopt it?

• 1735

**Mr. Kierans:** Mr. Horner has already gone down to six months. I would be quite willing to split the difference.

**Mr. Horner:** No.

**The Chairman:** Mr. Horner, will you let it stand? There are many others who have asked to speak this afternoon and I want to give them a chance. I will take this into consideration and I will report back next Tuesday morning.

**Mr. Macquarrie:** So that we know what is troubling you, let us have the motion, Mr. Chairman. We then will know what the delay is about.

**The Chairman:** I will ask the Clerk to read the motion.

**The Clerk:** Moved by Mr. Horner that the Committee is of the opinion that the Minister and his Department give consideration to providing at least six months public notice before closing any such post office.

**Mr. Macquarrie:** That is acceptable. That is as gentle as a private member's resolution.

## [Interpretation]

tion en peu de temps puisque des mesures assez draconiennes ont été prises et qu'il ne reste que très peu de cas à résoudre, de trois à six environ. D'ailleurs, je ne pense pas que l'efficacité de son ministère où l'économie de notre pays en souffriraient si notre Comité était en faveur de la proposition de six mois. Au contraire, je crois que si cette recommandation était adoptée, il pourrait être ici protégé. Nous savons qu'il est l'objet des critiques absurdes sur toutes sortes de sujets comme celui-ci, et je regrette toujours d'en entendre parler. Ce serait pour lui une mesure de protection. Cette mesure permettrait une plus grande participation des personnes en cause, et je serais très heureux d'oublier tout ce que nous avons dit à propos d'un préavis d'un an. Je ne permettrais pas d'en appeler de votre décision, bien que j'estime qu'elle était erronée. Je ne vois pas pourquoi nous devrions nous consulter sur ces différents sujets tout simplement pour une affaire de trois mois. Pourquoi ne pas nous laisser guider par la douceur et aller de l'avant en adoptant cette motion.

**M. Kierans:** M. Horner parle déjà de ne s'en tenir qu'à six mois, et je serais bien disposé à agir dans ce sens.

**Mr. Horner:** Non.

**Le président:** Pourriez-vous, monsieur Horner, réserver cette question? Il y a beaucoup d'autres députés qui ont demandé la parole cet après-midi et je veux leur en donner l'occasion. Je vais étudier cette motion et je vous donnerai ma décision à ce sujet mardi matin prochain.

**Mr. Macquarrie:** Monsieur le président, ne pourraient-on pas donner lecture de cette motion pour constater ce qui vous inquiète à son sujet. Nous saurons alors pourquoi vous demandez un délai.

**Le président:** Je vais demander au greffier de vous lire cette motion.

**Le Greffier:** Proposé par M. Horner que le Comité est d'avis que le ministre et son ministère devraient étudier la possibilité de donner un pré-avis public d'au moins six mois avant de fermer quelque bureau de poste que ce soit.

**Mr. Macquarrie:** Voilà un texte qui est recevable et qui témoigne de la gentillesse que l'on attribue parfois aux recommandations des députés.

**Mr. Horner:** Ne suis-je pas un gentilhomme?

**Mr. Horner:** I am a gentle man.

## [Texte]

**The Chairman:** Would you leave it with me to inquire about it and to see if the motion is in order, Mr. Macquarrie?

**Mr. Macquarrie:** I am quite agreeable and I am sure that Mr. Horner will be.

**The Chairman:** Agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** The Committee is adjourned until next Tuesday.

**Mr. McCleave:** Do you not want to hear my poem?

**The Chairman:** I thought you wanted to talk on the motion.

**Mr. McCleave:** No, no.

**The Chairman:** I am sorry.

**Mr. McCleave:** This one cannot be translated into either of the two official languages of Canada, Mr. Chairman, but it is as follows.

If Ecum Secum bites the dust  
And Joe Batts Arm should ever bust  
And sweet Magnolia in Alberta  
Is allowed to hit the dirt-a,  
Then, my friends, what hope is there  
For Ste. Anne de la Pocatière,  
And will we find, on looking back,  
That there is no Kouchibouguac  
M.P.s, of Eric we make this plea  
Have regard to identity.  
Lest in your zeal you abolish all  
Including the office in Montreal.

**The Chairman:** The Committee is adjourned until next Tuesday at 10 a.m.

## [Interprétation]

**Le président:** Ne pourriez-vous pas me laisser l'occasion de faire enquête et de voir si cette motion est recevable, monsieur Macquarrie?

**M. Macquarrie:** Je suis bien d'accord et je suis certain que monsieur Horner le sera aussi.

**Le président:** D'accord.

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** La séance du Comité est adjournée jusqu'à mardi prochain.

**M. McCleave:** N'aimeriez-vous pas que je vous donne lecture de mon poème?

**Le président:** Je croyais que vous vouliez dire quelques mots au sujet de la motion.

**M. McCleave:** Non, non.

**Le président:** Je regrette.

**M. McCleave:** Mon poème ne peut pas être traduit dans l'une ou l'autres des deux langues officielles du Canada, monsieur le président mais il se lit comme suit:

If Ecum Secum bites the dust  
And Joe Batts Arm should ever bust  
And sweet Magnolia in Alberta  
Is allowed to hit the dirt-a,  
Then, my friends, what hope is there  
For Ste. Anne de la Pocatière  
And will we find, on looking back,  
That there is no Kouchibouguac?  
M.P.'s, of Eric we make this plea  
Have regard to identity.  
Lest in your zeal you abolish all  
Including the office in Montreal.

**Le président:** La séance du Comité est adjournée jusqu'à mardi prochain, à 10 h. du matin.



OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Deuxième session de la

Twenty-eighth Parliament, 1969-70

vingt-huitième législature, 1969-1970

STANDING COMMITTEE

ON

COMITÉ PERMANENT

DES

**TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS      TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS**

*Chairman*

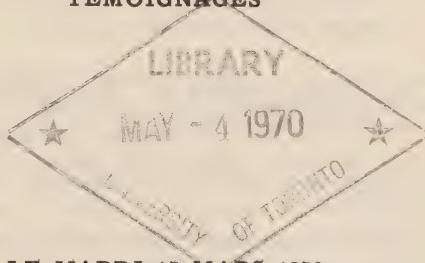
H.-Pit Lessard

*Président*

MINUTES OF PROCEEDINGS  
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET  
TÉMOIGNAGES

No. 17



TUESDAY, MARCH 17, 1970

LE MARDI 17 MARS 1970

*Respecting*

Estimates 1970-71—Communications and  
Post Office.

*Concernant*

Budget des dépenses 1970-1971—  
Communications et Postes

**WITNESSES—TÉMOINS**

(See Minutes of Proceedings)

(Voir les Procès-verbaux)

STANDING COMMITTEE  
ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

*Chairman:*

H.-Pit Lessard

*Vice-Chairman:*

and Messrs.

Allmand,  
Benjamin,  
Breau,  
Corbin,  
Forget,  
Godin,  
Horner,

Howe,  
Macquarrie,  
McCleave,  
Peddle,  
Perrault,  
Portelance,

COMITÉ PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES  
COMMUNICATIONS

*Président*

*Vice-président*

et MM.

Pringle,  
Rock,  
Skoberg,  
Smith (*Saint-Jean*),  
Trudel,  
Valade—(20)

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité,  
Robert Normand,  
Clerk of the Committee.*

*Pursuant to Standing Order 65 (4)(b)*

*Conformément à l'article 65 (4)(b) du Règlement.*

Mr. Peddle replaced Mr. Thomas (*Moncton*), on March 13, 1970.

M. Peddle remplace M. Thomas (*Moncton*) le 13 mars 1970.

Mr. Benjamin replaced Mr. Mather, on March 16, 1970.

M. Benjamin remplace M. Mather, le 16 mars 1970.

Mr. Corbin replaced Mr. Lessard (*Lac-Saint-Jean*), on March 17, 1970.

M. Corbin remplace M. Lessard (*Lac-Saint-Jean*), le 17 mars 1970.

Mr. Allmand replaced Mr. LeBlanc (*Rimouski*), on March 17, 1970.

M. Allmand remplace M. LeBlanc (*Rimouski*) le 17 mars 1970.

Mr. Perrault replaced Mr. Crossman, on March 17, 1970.

M. Perrault remplace M. Crossman, le 17 mars 1970.

Mr. Trudel replaced Mr. Turner (*London East*), on March 17, 1970.

M. Trudel remplace M. Turner (*London East*) le 17 mars 1970.

[Text]

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, March 17, 1970.  
(37)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m. The Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presided.

*Members present:* Messrs. Allmand, Benjamin, Breau, Corbin, Crossman, Forget, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Macquarrie, McCleave, Peddle, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*)—(17).

*Other Members present:* Messrs. Perrault, Duquet.

*Witnesses: From the Department of Communications:* Messrs. Paul Faguy, Deputy Postmaster General; Tom Bond, Assistant Deputy Postmaster General (*Operations*); Gordon Sinclair, Assistant Deputy Postmaster General (*Finance and Marketing*).

The Committee resumed consideration of the Post Office Estimates for the fiscal year ending March 31, 1970.

After debate on the possibility of the Post Office Estimates being left in abeyance until the critical situation in Montreal is solved, the Committee agreed to resume consideration of a motion which was allowed to stand when presented by Mr. Horner at the meeting held on Thursday, March 12, 1970.

The said motion reads as follows:

Moved by Mr. Horner

That the Committee is of the opinion that the Minister and his Department give consideration to providing at least six months' public notice before closing any such Post Office.

And debate arising thereon, Mr. Howe moved verbally in amendment thereto.

[Traduction]

## PROCÈS-VERBAL

Le MARDI 17 mars 1970  
(37)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 9h 30. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

*Députés présents:* MM. Allmand, Benjamin, Breau, Corbin, Crossman, Forget, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Macquarrie, McCleave, Peddle, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*)—(17).

*Autres députés présents:* MM. Perrault et Duquet.

*Témoins: Du ministère des Communications:* MM. Paul Faguy, sous-ministre des Postes; Tom Bond, sous-ministre adjoint des Postes (*Opérations*); Gordon Sinclair, sous-ministre adjoint des Postes (*Finances et Commercialisation*).

Le Comité reprend l'étude du Budget des dépenses des Postes pour l'année financière se terminant le 31 mars 1971.

Après discussion sur la possibilité de laisser en suspens le Budget de dépenses des Postes jusqu'à ce que la situation critique de Montréal soit rétablie, le Comité accepte de reprendre l'étude d'une motion qui avait été réservée lorsque M. Horner l'avait présentée à la séance du jeudi 12 mars 1970.

Ladite motion se lit comme suit:

M. Horner propose

Que le Comité est d'avis que le ministre et son ministère devraient étudier la possibilité de donner avis public d'au moins six mois avant la fermeture d'un bureau de poste.

Au cours de la discussion sur le sujet, M. Howe propose verbalement en amendement

That it is the opinion of the Committee that the Minister give consideration to holding public hearings in each Community to hear the views of residents before their Post Office is closed.

The Chairman informed Mr. Howe that the motion, as moved verbally, was a substantive motion and therefore could not be entertained as an amendment to the main motion.

Therefore the said amendment submitted by Mr. Howe was not processed.

Then the Committee questioned the witnesses on the implications of the motion presented by Mr. Horner and pertaining to the Department of Communications and Post Office.

At 11:00 a.m., with the questioning of witnesses continuing, the Committee adjourned until 3:30 p.m. this day.

#### AFTERNOON SITTING (38)

The Standing Committee on Transport and Communications reconvened this afternoon at 3:30 p.m. The Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presided.

*Members present:* Messrs. Allmand, Benjamin, Breau, Corbin, Forget, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Macquarrie, McCleave, Peddle, Perrault, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Trudel—(18).

*Witnesses:* Same as at this morning's sitting.

It was agreed that the motion moved by Mr. Horner and now before the Committee, be left in abeyance.

Questioning of witnesses resumed thereon.

The Committee agreed to the officials of the Post Office Department supplying the Com-

Que le Comité est d'avis que le ministre étudie l'opportunité de tenir des débats publics dans chaque localité, pour connaître les opinions des résidents avant la fermeture de leur bureau de poste.

Le président informe M. Howe que la motion, telle que proposée verbalement, est une motion de fond et qu'elle ne pourrait donc constituer un amendement à la motion principale.

En conséquence, on ne donne pas suite à ladite modification présentée par M. Howe.

Le Comité interroge ensuite les témoins sur la portée de la motion présentée par M. Horner pour le ministère des Communications et des Postes.

A 11h, l'interrogatoire des témoins se poursuit, la séance du Comité est levée jusqu'à 3h 30 de l'après-midi.

#### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (38)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit de nouveau cet après-midi à 3h 30. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

*Députés présents:* MM. Allmand, Benjamin, Breau, Corbin, Forget, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Macquarrie, McCleave, Peddle, Perrault, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Trudel—(18).

*Témoins:* Les mêmes que ce matin.

Il est convenu de laisser en suspens la motion présentée par M. Horner et qui est maintenant devant le Comité.

L'interrogatoire des témoins reprend.

Le Comité accepte que les fonctionnaires des Postes fournissent au Comité un exemplaire de

mittee with a copy of the contract form used in the City of Montreal when new contracts were recently awarded for collecting mail.

At 5:00 p.m., with the questioning of witnesses continuing, the Committee adjourned to the call of the Chair.

la formule de contrat utilisée à Montréal, où de nouveaux contrats ont récemment été signés pour la cueillette du courrier.

A 5h, l'interrogatoire des témoins se poursuivant, la séance du Comité est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité,  
Robert Normand,  
Clerk of the Committee.*



EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, March 17, 1970.

• 0939

**The Chairman:** Gentlemen, I see a quorum. Mr. Kierans will be a little late this morning because he has to attend another meeting.

**Mr. McCleave:** May I make a suggestion, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. McCleave:** As you know, there is a motion by myself which has been tabled but not put to the Committee. Mr. Horner also has a motion that was made at the last meeting but was not decided upon. Since we are approaching the critical time of April 1 as far as Montreal is concerned could we not, after completing the study of the Post Office Estimates, this morning, hold the postal votes until after our return at Easter in the event that the Montreal situation has not righted itself at that point.

• 0940

We should turn to the Department of Communications Estimates today. I do not think it would be useful for us to move into the Montreal situation now. It is apparently pretty tender. I think if we come back after Easter and there is still a bad situation there we should leave that option open to ourselves.

**The Chairman:** Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, I really believe your suggestion to be an excellent one had it been made earlier but I believe the witnesses here are not prepared to answer for the Department of Communications. If they could, I would be delighted to support your recommendation.

**Mr. McCleave:** I understand that they are not indeed, but we have two more meetings scheduled today when we could presumably deal with the communications side.

**Mr. P. A. Faguy (Deputy Postmaster General):** We cannot answer the questions on Communications because we are solely on the Post Office side. However, if this is the wish of the Committee we could certainly have the Communications people come over. They are on stand-by anyway.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 17 mars 1970

**Le président:** Messieurs, nous faisons quorum. M. Kierans tardera un peu car il doit participer à une autre réunion.

**M. McCleave:** Puis-je me permettre une suggestion?

**Le président:** Allez-y.

**M. McCleave:** J'ai fait une motion qui a été déposée, mais qui n'a pas été présentée au Comité. M. Horner en a fait une également à la dernière séance, au sujet de laquelle nous n'avons pris aucune décision. Vu que la situation à Montréal approche de sa phase critique, qui surviendra le 1<sup>er</sup> avril, ne pourrions-nous pas, quand nous aurons terminé l'étude des crédits des Postes, réserver notre décision jusqu'à notre retour après Pâques au cas où la situation ne se redresserait pas à Montréal. Nous pourrions aborder les communications. Il serait, je crois, inopportun de traiter maintenant la situation à Montréal qui est, selon toute apparence, très délicate. Nous aviseros plutôt, après Pâques, suivant la situation.

**Le président:** Monsieur Pringle.

**M. Pringle:** Votre proposition serait excellente si vous l'aviez faite plus tôt, mais je ne crois pas que les témoins ici présents soient disposés à répondre pour le ministère des Communications. S'ils le pouvaient, j'appuierai volontiers votre proposition.

**M. McCleave:** Je crois comprendre qu'ils ne le sont pas, mais nous sommes censés avoir aujourd'hui deux autres séances, et nous pourrions alors étudier les Communications.

**M. P. A. Faguy (Sous-ministre des Postes):** Nous ne pouvons pas répondre aux questions qu'on nous adresse au sujet des Communications parce que nous nous en tenons à l'aspect des Postes. Mais si le Comité le désire, les fonctionnaires des Communications auront vite fait de se rendre ici, car ils s'y attendent.

[Text]

The Chairman: Mr. Allmand.

**Mr. Allmand:** That is what I was going to suggest. We have witnesses from the Department of the Post Office now. I think we would waste a lot of time if we did not proceed with them. Maybe we should pass all the votes but leave one outstanding. Then, if we can arrange it for this afternoon or tonight, call Communications. I do not know how quickly we can get them over here or not.

**Mr. McCleave:** That would be fair enough. Just leave one vote open so if we have to we can deal with it.

The Chairman: There are only two votes.

**Mr. McCleave:** Then we will pass one and stand the other.

**Mr. Allmand:** I am not on the steering committee. I do not know what your plan of action is.

**Mr. Faguy:** Mr. Chairman, I would think these people from the Department of Communications could be here in about 20 minutes or so if we called them.

**Mr. Corbin:** Mr. Chairman, let us get on with the business on the agenda.

**Mr. Horner:** Before we make any hasty decisions and since the Communications' witnesses can be here within 20 minutes to a half hour, I would not be a bit surprised if we might take that long in dealing with my motion that is before the Committee dealing with notice given to postal areas before the closing of post offices. After we dealt with it, we could move into Communications either this afternoon or this morning. This afternoon would be more preferable to me because of the number of other committees sitting anyway. I could go to another committee meeting.

**Mr. Rock:** Mr. Chairman, I think we should deal with all the motions that have been brought forward, not only one motion but all of them, and then possibly proceed with the business that is outstanding now.

**The Chairman:** Mr. Horner, would you like to put your motion at this time.

**Mr. Horner:** Yes. I hope you have a copy of it there.

**The Chairman:** I have a copy of it. It is a good thing I kept one.

**Mr. Homer:** I could find one in my office.

[Interpretation]

**Le président:** Monsieur Allmand.

**M. Allmand:** C'est précisément ce que j'allais proposer. Les témoins des Postes sont ici. Il est tout à notre avantage de les entendre. Nous pourrions peut-être réserver un crédit, puis convoquer ce soir les fonctionnaires des Communications. J'ignore s'ils peuvent se rendre aussi vite à notre invitation.

**M. McCleave:** C'est une solution raisonnable. Réserver un crédit que nous traiterons au besoin.

**Le président:** Il n'y a que deux crédits.

**M. McCleave:** Très bien: adoptons-en un et réservons l'autre.

**M. Allmand:** Je ne fais pas partie du Comité directeur et j'ignore quels sont vos projets.

**M. Faguy:** Les fonctionnaires des Communications peuvent être ici dans une vingtaine de minutes.

**M. Corbin:** Monsieur le président, poursuivons selon l'ordre du jour.

**M. Horner:** Doucement. Puisque les fonctionnaires des Communications peuvent être ici dans une vingtaine de minutes, ce temps suffira je crois à étudier la motion que j'ai présentée au Comité au sujet de l'avis signifié à une région postale dont on ferme le bureau de poste. Après quoi, nous passerions aux communications, ce matin ou cet après-midi. Cet après-midi préféablement, car je pourrais me rendre à un autre Comité.

**M. Rock:** Monsieur le président, nous devrions étudier toutes les motions qui ont été présentées, pour nous attaquer ensuite aux travaux en souffrance.

**Le président:** Monsieur Horner, voulez-vous présenter maintenant votre motion?

**M. Horner:** Oui. J'espère que vous en avez une copie.

**Le président:** J'en ai conservé une, par bonheur.

**M. Horner:** J'en ai sûrement une à mon bureau.

## Texte]

**Mr. McCleave:** Excuse me, Mr. Chairman, but I have made a suggestion and it has found favour at least with some. Is it summarily rejected? Or is it going to be followed?

**The Chairman:** There were some for it and some against it. It is up to the Committee to decide. Is it the feeling of the Committee that we could postpone the Post Office vote and go on to the Communications.

**Some hon. Members:** No, no.

**Mr. Macquarie:** You only got two no's.

**Mr. Allmand:** I would favour going on to Communications this afternoon but I do not know if I would favour postponing the Post Office until after Easter. As soon as we finish Communications, I think we should get on to the Post Office again because we have got an agenda about as long as your arm in this Committee.

0945

We are supposed to study the CNR pension plan, CNR financing; we are supposed to do a harbour study; we are supposed to go out West on a tour. We should cancel the tour out West perhaps and study the Post Office.

**Mr. Horner:** That is fine. If you want to neglect us out there Warren, it is all right. We are used to it now.

**Mr. Allmand:** No, but we do have an awful lengthy agenda. As a matter of fact, the Westerners want us to go out West right after Easter. As a matter of fact, the member from Crowfoot convinced me how serious it was the last time, that immediately after Easter we go out West.

**Mr. Horner:** I cannot really recall doing that formally but if you want to suggest I did I will take credit for it.

**The Chairman:** I do not know, Mr. Macquarie. I think we had a fairly long discussion on the Post Office. For myself, I cannot see why you were asking to prolong this debate. Have you got any other witness that you want to bring before the Committee to have any more information regarding Post Office. I would like to know for what purpose you would like to delay the Estimates of the Postmaster General to the end of April.

**Mr. McCleave:** I can answer that very simply, Mr. Chairman. I am not asking that it be delayed until the end of April, by the way. Please do not misunderstand me. I was asking that we leave an option open so that if necessary we could have this Committee study the situation in Montreal, and if necessary go there in April, should the situation then warrant it. The reason

## [Interprétation]

**M. McCleave:** Excusez-moi, monsieur le président. J'ai fait une proposition qui a semblé plaire à certains. La rejette-t-on sommairement ou y donnons-nous suite?

**Le président:** Les opinions étaient partagées. C'est au Comité à se prononcer. Le Comité préfère-t-il qu'on diffère l'étude du crédit des Postes pour étudier ceux des Communications?

**Des voix:** Non, non.

**Mr. Macquarie:** Il n'y a que deux voix dissidentes.

**M. Allmand:** J'aimerais qu'on passe cet après-midi aux Communications mais j'hésiterais à reporter après Pâques la question des Postes. Sitôt réglée la question des Communications, il nous faudrait, je crois, passer à celle des Postes, car un ordre du jour démesurément long nous attend.

Il nous faut étudier le régime de pension et le financement du CN, la question des ports; nous sommes censés faire une tournée dans l'Ouest du pays. Évidemment, nous pourrions annuler cette tournée et nous livrer à l'étude des crédits des Postes.

**Mr. Horner:** Très bien. Allez-y. Annulez. Nous en avons maintenant l'habitude.

**M. Allmand:** Non, mais l'ordre du jour est partiellement lourd. De fait, l'Ouest nous invite juste après Pâques. Le député de Crownfoot m'a démontré l'urgence de la situation et, immédiatement après Pâques, nous nous rendrons dans l'Ouest.

**Mr. Horner:** Je ne me souviens pas de l'avoir fait à titre officiel, mais je veux bien m'en attribuer le mérite.

**Le président:** Monsieur Macquarie, nous avons déjà discuté assez longuement sur les Postes. Je ne vois pas, quant à moi, pourquoi vous voulez prolonger le débat. Songez-vous à citer d'autres témoins qui nous livreront à ce sujet de plus amples renseignements. Pourquoi voulez-vous différer jusqu'à la fin d'avril l'étude des crédits des Postes?

**Mr. McCleave:** La réponse est très simple, monsieur le président. Je ne demande pas que l'étude en soit différée jusqu'à la fin d'avril, ne vous méprenez pas. Je demande de nous réservier la faculté de revenir éventuellement sur cette question des crédits des Postes si, par exemple, il nous fallait étudier la situation de Montréal et nous rendre dans cette ville

## [Text]

I did not want to put my motion this morning was that I realize that this is a critical time and I do not want us to get involved in a pretty intricate and hairy situation now. If everything is solved by April 1 or by the time we get back, then it will be a formality. We will just come in and then carry the vote and that will be it.

This is the reason I made the suggestion. I think this Montreal situation is a serious one. It is a bother to the people of Montreal and I think that they would expect the members of Parliament, if the members could play an useful role, to be ready to play that role.

**Mr. MacQuarrie:** I might observe, Mr. Chairman, that unless you are unusually gifted, you have no way of knowing when members have finished their questioning. I have a number of questions that I want to direct to the Minister himself. He is not here. I know he has reasons for being elsewhere, but I will glad to defer these until later. I think Mr. McCleave's suggestion was an excellent one. Now we could spend all morning arguing back and forth about it, but that would not be too productive, as Mr. Sharp would say. In fact, it would be counterproductive. But if we can get the Communications people here in 20 minutes, that is pretty good communications.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, might I ask when our deadline date is for completing the Estimates?

**The Chairman:** May 30.

**Mr. Allmand:** Well. Mr. Chairman, I think we spent three full days on Post Office Estimates already. If I recall, most of the questions were repeating one and other. They were about the closing of small post offices throughout the country and they were serious questions, but I am wondering if there are any new questions to be put to the Postmaster General? I am ready to vote on the Estimates right now.

**The Chairman:** Mr. Horner.

**Mr. Horner:** So am I. Just a word on that thought, Mr. Chairman, if I might. I do not think at any time this Committee or any committee in the House of Commons should judge their work by the length or the brevity of the time they have spent on it. I think the question should be judged as to how seriously the whole problem has been dealt with and whether or not the country at large is satisfied with the administration of the various departments.

I think Post Office is a prime example of a great deal of unrest rightly or wrongly still throughout the country. I think it would have been shameful if this Committee in studying the department's Estimates had passed them in a hurry. Of course, we have not, and I do not think we should have. I only take exception to the fact that the member suggested, Mr.

## [Interpretation]

en avril. Ce pourquoi je n'ai pas présenté ma motion ce matin, c'est que je ne voulais pas engager le Comité dans une situation à la fois complexe et délicate. Si un règlement survient d'ici le 1<sup>er</sup> avril ou avant notre retour, il s'agira alors d'une simple formalité.

Nous adopterons tout simplement le crédit. De là ma proposition. La situation est grave à Montréal. La population en souffre et s'attend à ce que les députés intervienne utilement, au besoin.

**M. MacQuarrie:** Notez, monsieur le président, qu'au moins d'être particulièrement doués, nous ne savons pas quand un député a fini de parler. J'ai un certain nombre de questions que j'aimerais poser au ministre. Son absence est, je sais, motivée, et je les différerai avec plaisir. M. McCleave a fait une excellente suggestion. Nous pouvons passer la matinée à en discuter, ce qui, comme dirait M. Sharp, ne nous avancerait guère. Nous en serions plutôt retardés. Mais les fonctionnaires des Communications peuvent être ici dans 20 minutes, c'est ce que j'appelle de bonnes communications.

**M. Pringle:** De quel délai disposons-nous pour étudier les crédits?

**Le président:** Jusqu'au 30 mai.

**M. Allmand:** Nous avons déjà, je crois, consacré trois jours entiers aux crédits des Postes. Si j'ai bonne mémoire, la plupart des questions empiétaient l'une sur l'autre. Elles portaient sur la fermeture des petits bureaux de poste à travers le pays, des questions sérieuses mais y avait-il de nouvelles questions à poser au ministre des Postes? Je suis prêt à voter sur la question des crédits dès maintenant.

**Le président:** Monsieur Horner.

**M. Horner:** Moi de même. Mais j'ajouterais qu'un comité de la Chambre des communes ne doit jamais juger de son travail selon la brièveté ou la longueur de délibérations. La question a-t-elle été étudiée sérieusement? Le pays est-il, dans l'ensemble, satisfait de l'administration des divers ministères? Voilà ce qui importe.

Le ministère des Postes est, je crois, un exemple patent, d'un malaise prononcé. Il serait honteux que le Comité bâcle l'étude des crédits des Postes. Nous n'en avons pas fait et nous n'avions pas à le faire. Je voulais tout simplement m'élever contre ce député qui

## [Texte]

Chairman, that we spent three days on it and three day ought to be enough.

Seven weeks may not be enough to settle the case in Montreal. You do not know. Seven weeks may not be enough to settle anything. Three days is a good look at it but it is not enough obviously, because there is still a great deal of unrest in your home city and surely we have to take that into consideration when we are questioning and when we are studying the Estimates of that department.

• 0950

**The Chairman:** Mr. Horner, if you will allow me I do not think our purpose is to settle the strike in Montreal; our purpose is to study the estimates of the Postmaster General.

**Mr. Horner:** Exactly. I could quite sincerely state, Mr. Chairman, and evidence would bear me out, that this Committee is concerned with the Post Office operations and has been concerned with the closing down of some small post offices, with the granting of services to other people, and with the operations of some large post offices. We have taken three days doing that and we could take another day later on after this post office strike has been settled. The Minister before this Committee stated that there would be no layoffs; that in the re-organization of the Department there would be a transfer of help and a transfer of workers perhaps to various departments, but that everybody would be offered employment or retraining. This is, as I understand it, one of the major fears in the Montreal situation so it is natural that we should want to hesitate before readily passing this and I think the idea of going into Communications this afternoon or later on this morning is a good idea.

**The Chairman:** Mr. Breau.

**M. Breau:** Monsieur le président, à ce propos, je ne vois pas la nécessité de retarder l'adoption des crédits des postes pour passer à ceux ces communications. A mon avis, la raison pour laquelle les députés veulent procéder ainsi est qu'ils désirent voir ce qui va se passer à Montréal. A cet égard, je ne peux voir quel rôle ce Comité pourrait jouer dans le règlement de ce conflit; je crois plutôt que moins nous en parlerons, mieux ce sera.

De plus, si une situation urgente se présente à Montréal, il sera toujours possible aux députés de demander un débat d'urgence en Chambre, les règlements le permettant. La chose est souvent arrivée et si un tel besoin se faisait sentir, il est plus que probable que nous en aurons un. Il n'y a donc pas raison de mettre les crédits des postes de côté pour discuter de la situation qui prévaut à Montréal, au contraire, je crois que moins nous en parlerons, plus cela pourra contribuer à solutionner le problème.

## [Interprétation]

prétdent que trois jours suffisent pour étudier ces crédits.

Sept semaines ne suffiraient peut-être pas pour régler la situation qui sévit à Montréal. On n'en sait rien. Peut-être sept semaines sont-elles insuffisantes pour régler quoi que ce soit. Trois jours nous ont permis de voir la situation, bien sûr, mais ils ne suffisent pas, puisqu'il subsiste beaucoup de malaise dans cette ville et que nous devons en tenir compte, quand nous posons des questions aux témoins et quand nous étudions les crédits de ce ministère.

**Le président:** Il n'incombe pas à notre Comité de régler la grève à Montréal, mais d'étudier les crédits présentés par le ministre des postes.

**M. Horner:** Précisément. Le Comité s'inquiète du fonctionnement de la poste, de la fermeture de certains petits bureaux, de l'octroi de services à d'autres personnes et du fonctionnement de certains bureaux importants. Nous y avons consacré 3 jours, et nous pourrons y en consacrer un autre, quand la grève sera réglée. Le ministre nous a déclaré qu'il n'y aurait pas de congédiements; que les postiers et leurs aides seraient transférés dans d'autres ministères et qu'à tous, on offrirait un emploi ou l'opportunité de se recycler. C'est, si je comprends bien, ce point même qui suscite toutes ces craintes à Montréal, et il est bien naturel que nous hésitions quelque peu avant d'adopter ces crédits. Aussi, je trouve bonne l'idée de passer cet après-midi ou, plus tard, ce matin, aux Communications.

**Le président:** Monsieur Breau.

**Mr. Breau:** On this point, Mr. Chairman, I fail to see why we should postpone going into communications. Members want to do so mainly to see what is going to happen in Montréal, although I cannot imagine what role this Committee can possibly play in this strike. I would rather feel that the less we say about it the better.

Moreover, should an emergency arise in Montréal, a special session can always be called as the members know according to the rules of the House. It has often been the case in the past and it may very well happen here. So that I see no need to postpone the discussion of postal rates in order to embark in that of the situation prevailing now in Montreal. I would rather repeat that the less we say about it, the greater our contribution towards an early settlement of this problem.

[Text]

**The Chairman:** Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** I would like to associate myself, Mr. Chairman, with Mr. Breau with regard to his remarks. I do not believe our terms of reference call for us to become involved on either side of a strike especially when it is related to the government. I think our discussion of this could very well prejudice the position of either side or maybe both sides and this seems to me to be a precedent which I think is a very dangerous one and one which we should avoid. I realize there may be some advantages to some people to be able to stir up the coals but I do not believe there would be an advantage to the Canadian people or to the public interest to do that. I think we should get on with the estimates.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** I agree that it is not the purpose of this Committee to stir up the coals as Mr. Pringle said, but at the same time I can certainly say that I have some questions here this morning that could stir up the coals which I would just as soon not stir up at this particular time. If we have to go ahead with the estimates that we have now these questions will have to be asked and they will have to be answered before the estimates are passed. I believe that there are many members of this Committee at this particular time who want to know what is going on, but they would just as soon leave it at this particular time. I believe the suggestion to let these estimates remain as is at this particular time is quite in order and quite proper. Otherwise, the coals will be stirred up and it may not be to the advantage of either the Department or the people of Canada.

**The Charman:** Mr. Macquarrie.

● 0955

**Mr. Macquarrie:** Mr. Chairman, I do not want to pursue this point but frequently in this Committee, I have not noticed it in other committees, there is the constant tendency to reflect upon the motives of other members' questions and activities on the Committee. This is quite unparliamentary and quite ungentlemanly, if I may say so, and not I think very helpful at this time. It may be that people think you could examine estimates, concern yourself with administration of the Post Office, and not be concerned with whether mail is or is not moving in an important part of Canada. That may be a logical point of view. We must be interested in the administration of this Department, whose estimates we are in the process of passing. The fact that it has been suggested that we defer it is surely a suggestion of the sincerity of our concern for this and that we not discuss it today is an indication of our sensitivity in the matter. But it is desired that we go ahead today then certainly we will have to do it.

[Interpretation]

**Le président:** Monsieur Pringle.

**M. Pringle:** J'abonde dans ce sens, monsieur le président. Nous n'avons pas à nous immiscer dans une grève, surtout contre le gouvernement. Nous risquons de nuire à l'une ou l'autre des parties et de créer un dangereux précédent. Certains ont, j'en conviens, profit à ranimer le brasier, mais il n'est pas dans l'intérêt du peuple canadien de ce faire. Il est préférable, je crois, de poursuivre l'étude des crédits.

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Je reconnais que ce n'est pas au Comité de ranimer le brasier, comme dit M. Pringle, mais je puis vous affirmer que j'ai à poser certaines questions qui, sans le moindre doute, ranimeront ce brasier. Si nous poursuivons l'étude des crédits, je poserai ces questions et demanderai qu'on y réponde avant d'adopter ces crédits. Nombre de députés veulent présentement savoir ce qui se passe, mais ils aimeraient tout autant différer la question, pour le moment. A mon avis, il est dans l'ordre et raisonnable de réservé momentanément la question des crédits. Autrement, le brasier sera ranimé, sans avantages aucun pour le ministère ou pour les contribuables.

**Le président:** Monsieur Macquarrie.

**M. Macquarrie:** Sans autrement insister sur ce point, je vous signale, monsieur le président, qu'on a souvent tendance ici-il n'en est pas ainsi dans les autres Comités—à faire des observations sur les raisons qui motivent les questions des députés et les actes du Comité. En plus de n'être pas parlementaires ces observations ne sont pas civiles, et n'aident en rien la marche des affaires. Il se peut que certains pensent qu'on puisse étudier les crédits et l'administration des Postes sans s'occuper de savoir si le courrier est livré ou non dans une région importante du Canada. Cette façon de penser est peut-être logique mais elle n'est sûrement pas répandue. Nous devons nous intéresser à l'administration d'un ministère dont nous sommes en voie d'approuver les crédits. En proposant d'en différer l'adoption, n'avons-nous pas manifesté sur ce point notre sincérité et notre intérêt. Et en refusant d'en discuter aujourd'hui, ne prouvons-nous pas que nous reconnaissions que la question est délicate. Toutefois si l'on veut poursuivre aujourd'hui cette étude, nous n'aurons qu'à nous incliner.

## [Texte]

**Mr. Horner:** Well said Heath.

**Mr. Allmand:** I said, Mr. Chairman, that I would be willing to go on to Communications, but not with the understanding that we indefinitely postpone the Post Office, but let us finish Communications and then go on the Post Office again.

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. Allmand:** But there are witnesses here. If there are any questions to be put to these witnesses why do we not continue with them until we are finished and maybe pass one of the items and leave one item outstanding or something like that.

**The Chairman:** We have two votes, Mr. Allmand, regarding the estimates of the Post Office.

**Mr. Allmand:** Well let us try and pass one of them at least.

**The Chairman:** Is the Committee ready for questions? Where are we?

**Mr. Horner:** Before we deal with the questions let us deal with my motion with regard to giving notice to closing a post office. I think there is unanimity within the Committee to accept it, even the Minister was not too opposed to it. You, Mr. Chairman, were going to study it to see whether it was in order or not and I think we should first deal with this.

**Mr. Allmand:** What do we have before the Committee right now? Have we not got estimates before the Committee?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Allmand:** So the matter for discussion is some of the estimates, I presume. What estimates do we have?

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, Mr. Horner has a motion that was tabled at the last meeting . . .

**Mr. Allmand:** To reduce estimates?

**Mr. Pringle:** No, no.

**Mr. Allmand:** If we have estimates before the Committee how can we deal with something else?

**Mr. Pringle:** I think the motion should be read.

**The Chairman:** I will ask the Clerk to read the motion.

**The Clerk:** It is moved by Mr. Horner that this Committee is of the opinion that the Minister and his Department give consideration to providing at

## [Interprétation]

**M. Horner:** Fort bien dit, Heath.

**M. Allmand:** Monsieur le président, je suis prêt, je l'ai dit, à passer aux Communications, mais non à différer indéfiniment les postes. Terminons les Communications, puis revenons aux Postes.

**Des voix:** D'accord.

**M. Allmand:** Mais les témoins sont ici. Si nous avons des questions à leur poser, pourquoi ne pas le faire et réservé un article important.

**Le président:** Il n'y a que deux crédits, monsieur Allmand.

**M. Allmand:** Essayons alors d'en adopter au moins un.

**Le président:** Le Comité est-il prêt à poser ses questions? Où en sommes-nous?

**M. Horner:** Auparavant, voyons ma motion au sujet de l'avis qui s'impose avant la fermeture d'un bureau de poste. Je crois que messieurs les députés sont disposés à l'accepter à l'unanimité. En fait, le ministre lui-même ne s'y opposait pas tellement. Vous deviez, monsieur le président, voir si elle était recevable. Nous devrions, je crois, l'étudier.

**M. Allmand:** De quoi le Comité est-il présentement saisi? N'est-ce pas des crédits?

**Le président:** Si.

**M. Allmand:** C'est donc là le sujet à l'étude. De quels crédits s'agit-il?

**M. Pringle:** M. Horner a déposé une motion à la dernière réunion . . .

**M. Allmand:** Pour réduire les crédits?

**M. Pringle:** Non, non.

**M. Allmand:** Le Comité est saisi de crédits, il ne saurait traiter une autre question.

**M. Pringle:** Il conviendrait, je crois, de lire la motion.

**Le président:** Monsieur le greffier, voulez-vous lire la motion?

**Le secrétaire:** Il est proposé par M. Horner que le présent Comité convient que le ministre et son ministère songent à donner un préavis public d'au

## [Text]

least six months public notice before closing any such post office.

**Mt. Allmand:** Mr. Chairman, I think that motion along with the balance of the estimates should be postponed. I have not heard the Department's opinion on that particular motion so if we are going to submit to the request of other members that we postpone one part of the estimates I think we should also postpone that motion. Let us do Communications. It seems there is some dispute among us on the Post Office estimates, so let us do Communications and do something worthwhile.

**The Chairman:** Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** I do not see any necessity to postpone. I cannot agree with the motion. I think that we are meddling in the actual bare basic administration of a department whose responsibility is the Minister's and his staff. If it were some earthshaking proposition it might be different but I do not think we should be disturbing the details. The first thing you know we will be going right into a lot of other unnecessary details. I feel that we have confidence in our postal department. We realize we are going through a tremendous re-organization of an institution that has been rather neglected over the years. I think we should continue to give the administration of the Post Office and the Postmaster General an opportunity at least to proceed with the re-organizational activities before we start delving into such items as how long notices should be given.

**The Chairman:** Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Mr. Chairman, I assume that you have studied the motion and it is in order?

**The Chairman:** Oh, yes.

● 1000

**Mr. Horner:** I would just like to speak to it. The reason for the motion has been put forward very clearly by a number of members representing, if I might say so, rural areas in which a lot of smaller post offices have been closed. There has been some suspicion that postal officials have drifted into the communities; looked around; studied it; not made the community fully aware why they were there; in fact, attempted to mislead the community as to why they were there; on the quiet made a study, and decided the post office should be closed. Without too much notice, certainly without enough public notice the residents find out that the post office is going to be closed at such and such a date, and they really cannot marshal their forces nor build a case for that post office remaining open.

**The Chairman:** If you will pardon me Mr. Horner, the Minister, said he would agree to three months.

## [Interpretation]

moins 6 mois avant de fermer un tel bureau de poste.

**M. Allmand:** Je crois que cette motion, ainsi que le reste des crédits, devrait être différés. Je n'ai pas entendu l'opinion du ministère, et si nous devons nous rendre à la demande de certains députés et déferer l'étude d'une partie des crédits, déferons aussi celle de cette motion. Passons aux Communications. Il semble y avoir parmi nous des divergences d'opinion au sujet des crédits postaux, passons donc aux Communications et accomplissons une œuvre utile.

**Le président:** Monsieur Pringle.

**Mr. Pringle:** Pourquoi différer? Je n'en vois pas la nécessité. Je ne suis pas d'accord. Nous nous immissons dans l'administration du ministère, domaine qui relève de la compétence du ministre et de son personnel. S'il s'agissait de quelque chose de sensationnel, très bien, mais nous ne devrions pas selon moi, nous immiscer dans les détails de l'administration. Autrement, nous en prendrons l'habitude. Nous avons, je crois, confiance dans le ministère des Postes. Nous savons qu'il réorganise une institution qui a été plutôt négligée dans le passé. Donnons-lui donc l'occasion de poursuivre son travail avant de nous mêler de fixer le délai d'un préavis.

**Le président:** Monsieur Horner.

**M. Horner:** Monsieur le président, vous avez, je suppose, étudié la motion et l'avez trouvée recevable?

**Le président:** Oui.

**M. Horner:** J'aimerais faire à ce sujet certaine observations. Les motifs de cette motion ont été clairement exposés par nombre de députés représentant des régions rurales où l'on a fermé des petits bureaux de poste. On soupçonne que des fonctionnaires des postes sont arrivés dans ces localités regardé autour d'eux, étudié la situation sans motiver leur présence, ou mieux, induisant en erreur sur le point les localités—bref, qu'ils ont fait leur petit enquête et décidé que le bureau de poste, sans préavis suffisant, serait fermé. Les usagers apprennent un jour que le bureau de poste fermera à telle date et ils n'y peuvent vraiment pas grand chose.

**Le président:** Pardons, monsieur Horner, mais le ministre a consenti à donner un préavis de 3 mois.

## Texte]

**Mr. Horner:** I know the Minister said that, but the notion says six.

**The Chairman:** Yes, I know.

**Mr. Horner:** I know that before we vote on it, as the mover I have a right to speak to it.

**Mr. Pringle:** You have spoken.

**Mr. Horner:** I have? The motion has just now been declared in order, Mr. Pringle, and now I am speaking to the motion. May I?

**Mr. Pringle:** Ask the Chairman. If you asked me I would say no; unfortunately I am not the one who is responsible.

**The Chairman:** Order, please, Mr. Horner has the floor.

**Mr. Horner:** What I was coming to was the reason for moving the motion. There has been a lot of suspicion, rightly or wrongly, and I am not debating the case whether it was suspicion rightly founded or wrongly founded, I am saying that there is, and has been a lot of suspicion that postal authorities have come into a community, more or less on the quiet, on the Q.T.; they have crept around; decided that the post office really was not forming a very functional part of the community life; really was operating at a loss' a loss which they could be saved by rural mail extensions and so on and so forth. There is a great deal of feeling in those areas that extension of rural mail routes will only increase the cost of giving a service of less value to those same residents. There is no absolute proof that the saving of \$1,311,000 is actually made. There is a saving in the bookkeeping, but there is no absolute proof yet, as many citizens believe, of that savings being made.

There has been some suggestion also that the Post Office Department has been operating rather poorly lately, and this is the cause of this reorganization. This is not the case, and I want to make it abundantly clear, that the object of the Post Office Department now is to make users pay. A pay as you go system.

Many of the rural people believe that their system does pay every bit as much as an extension of a rural route, or every bit as much as a letter carrier service in the city. It pays every bit as much as a six-cent stamp going the full breadth of Canada as it goes 100 miles. Every bit as much as that kind of arithmetic.

The whole basic concept of the Post Office Department is being changed, and this is what has caused the upheaval. This is what is causing the upheaval in the Department. Because of this upheaval, because of the basic concept being changed to a users pay basis, citizens feel that before their post office is closed

## [Interprétation]

**M. Horner:** Je sais, mais la motion stipule six mois.

**Le président:** Oui, je sais.

**M. Horner:** Je sais que, comme c'est moi qui présente la motion, j'ai le droit de formuler des observations, avant qu'on prenne le vote.

**M. Pringle:** Vous venez de le faire.

**M. Horner:** Vraiment? La motion vient tout juste d'être jugée recevable, monsieur Pringle, et je commente présentement cette motion. Vous permettez?

**M. Pringle:** Demandez au président, car moi, je répondrais non. Malheureusement, je ne dirige pas les débats.

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît. M. Horner a la parole.

**M. Horner:** J'en venais aux raisons qui m'ont poussé à présenter cette motion. A tort ou à raison, on redoute dans bien des cas que les autorités postales soient venues dans une localité, qu'ils l'aient subrepticement visitée et qu'ils aient constaté que le bureau de poste n'y jouait pas un rôle tellement important, fonctionnant de fait, à perte, et qu'ils pouvaient y remédier par une extension des services postaux ruraux. On estime dans ces localités que l'extension des routes rurales ne fera qu'accroître les frais tout en réduisant la valeur des services. Rien ne prouve en fait qu'on épargnera \$1,311,000. Cette épargne existe dans la comptabilité, mais il n'est pas démontré qu'elle est effectivement réalisée.

Récemment, on a noté en outre le fonctionnement plutôt médiocre du ministère des Postes, d'où la réorganisation. Or, il n'en est rien. On veut que le ministère des Postes soit rentable et se suffise à lui-même.

Nombre de ruraux estiment que leur système est tout aussi rentable que l'extension des routes rurales ou qu'un service de livraison urbain. Tout autant, en tout cas, qu'un timbre de 6 cents qui permet de franchir le Canada dans toute son étendue.

La modification des principes fondamentaux du ministère des Postes a causé tous ces bouleversements, au sein du ministère. Les usagers veulent être prévenus six mois à l'avance de la fermeture de leur bureau de poste et si le gouvernement veut épargner

## [Text]

down, there should be six months, six months at least, public notice given that this post office is a losing business and the government feels they can save "X" number of dollars by closing it. They can save it without diminishing the service to any real extent by extending a rural mail route, or putting up metal boxes on the corner of such and such a crossroad.

This is what the citizens really want. They want it made clear that if the basic principle of the post office is being changed from a service department to a user's pay system that their services will not diminish drastically. They believe they are being diminished drastically.

There has been some suggestion by the Minister in a previous committee meeting that three-months' notice has been given maybe in most cases. Three months notice has been proved not enough. It was suggested by the member for Palliser that the matter be given one year. In order to accommodate the mood of the Committee in moving the amendment, I was in a very jovial mood, and I reduced it to six months, and I had the support of the member for Palliser in doing that. I urge the Committee that this is not too much to ask when we are changing the basic concept of the Post Office from a service department to a user's pay department. It is not too much to ask in the midst of the upheaval that the member, Mr. Pringle spoke of that is now going on in the realm of the post office services.

● 1005

Surely the Committee will go along with an extension from three months to six months and a public notice being given. Surely the Committee will go along with that extension of three months. That is not too much to ask for all the little post offices that are closed down. If the Minister is right, if every post office of the 1,348 should have been closed down and they are going to study another 1,327 and possibly 1,200 of them will or will not be closed down, then six months will not deter the closing of them. They will still be closed down if the figures are correct, and if they are going to prove an absolute saving, all you will be doing is improving public relations within the area. I am not going to say whether the Liberal Party needs more public relations out in the country, surely they are a better judge of that than I. There is no department in this Government of Canada that needs better public relations with the citizens, with the users than the Post Office Department. On the strength of that I urge every member to support this motion.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I do not know whether this was mentioned the other day in regard to this six-month motion, but the fact still remains that many Crown corporations such as the Canadian National accept the fact that they must give notification to the

## [Interpretation]

il peut le faire en prolongeant les routes rurales en installant des casiers à la croisée des chemins.

Voilà ce que les usagers veulent vraiment: que les principes fondamentaux du ministère des Postes soient modifiés de façon à ce que la rentabilité prenne le pas sur le service, ils ne souffrent pas outre mesure d'une réduction radicale de ce service. Or, ils sont persuadés que cette réduction radicale s'est produite.

Le ministre a prétendu que, dans la plupart des cas, on avait donné un préavis de 3 mois. Ce délai de 3 mois est insuffisant, on l'a prouvé. Le député Palliser a suggéré un préavis d'un an. Afin d'améliorer le Comité, j'ai opté pour 6 mois, avec l'appui du député de Palliser. Ce n'est pas un délai exagéré lorsqu'il s'agit de modifier les principes mêmes du ministère des Postes, et face aux bouleversements qui, selon M. Pringle, se produisent dans les services postaux.

Le Comité ne s'opposera sûrement pas à ce que le délai soit porté de 3 à 6 mois. Si le ministre a raison, si 1,348 bureaux doivent être fermés et qu'on étudie l'opportunité d'en fermer 1,327 autres, un délai de 6 mois n'y changera pas grand-chose. Ils seront fermés de toute façon. Et si on réalise vraiment une épargne, on aura, par ce délai, amélioré les relations publiques dans les régions en cause. Je ne dirai pas que les relations publiques du parti libéral pourraient être meilleures à la campagne, c'est au parti d'en juger. Nul ministère du gouvernement n'a, plus que celui des Postes, besoin de meilleures relations publiques. Sur la foi de cette argumentation, je prie chacun d'entre vous d'appuyer cette motion.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Au sujet de ce délai de six mois plusieurs sociétés de la Couronne, dont le CN, se rendent à l'obligation de donner un préavis aux

## [Texte]

areas affected and then the research is gone into whether or not there will be any effect on the community.

Surely a six-months survey of a community is not all that long. It appears to me that the sociological effect on a community is such that six months is a short period of time. If the Minister himself admitted that he would take a look at three months, then all he is really doing is admitting that there should be an investigation carried out. It was really a poker hand he was playing at that particular time by playing the six months against the three months.

I think if we need any regulations at all, this is one area they should be implemented in at an early time. The people of the rural areas are concerned about the closing of their post offices, and if this Department is only concerned about the large urban centers and not concerned about the rural areas then we should know about it at this time. I do not think it is proper that the small rural areas should have to bear the brunt of the entire closing program of the post offices. It appears to me that surely every member of this Committee must recognize that the Minister himself said that there should be a period of time, and then the question comes down to how long a period of time. The Minister himself, as he has told us already, is concerned about the type of investigation going into the closing of these post offices, and they will be writing letters to the district areas to make sure that there is an investigation. If there is going to be a proper investigation after the notice is served, six months is not that long. I think one year actually was more realistic and I agree with the member from Crowfoot that he must have been in a very genial mood when he reduced it from one year to six months.

**Mr. Horner:** It is way too short I agree, but in order to get the support of all members of the Committee . . .

**Mr. Skoberg:** The fact remains that surely six months is a realistic figure. I am sure that the Minister if he were here this morning would probably agree, he would accept that without any hesitation.

**The Chairman:** Mr. Rock.

**Mr. Rock:** Mr. Allmand mentioned before that if we postponed the estimates, we should also postpone Mr. Horner's motion and I do not agree with that. The reason being everything that has been said so far. It was stated by Mr. Allmand that the Minister was not questioned too much on this, and I disagree. I think when the motion of Mr. Horner was made last week, the Minister was here and there was a lot of discussion between members and the Minister at that time. As Mr. Skoberg said, the Minister did give the assurance that he would look into closing post offices more carefully, but he also stated that he would not want more than three-months notice. While Mr. Horner was

## [Interprétation]

régions en cause, et se livrent ensuite aux recherches propres à déterminer si la collectivité en souffrira.

Une enquête de 6 mois n'est pas si longue. En fait, elle est plutôt brève, si on considère les effets sociologiques sur la collectivité. Si le ministre lui-même considère une période de 3 mois, il admet la nécessité d'une enquête.

C'est un domaine où il faudra réglementer aussitôt que possible. Les populations rurales s'inquiètent de la fermeture de leurs bureaux de poste, et si le ministère ne s'intéresse qu'aux centres urbains, au-tant nous le dire sur-le-champ. Il ne convient pas que les petites régions rurales portent le fardeau de ce programme de fermeture de bureaux de poste. Le ministre lui-même a avoué, chacun de vous doit le reconnaître, qu'il doit y avoir un délai. Quelle en sera la durée? Voilà la question! Le ministre nous a avoué qu'il se soucie de voir le genre d'enquête auquel on se livre préalablement à la fermeture de ces bureaux de poste, et verra à ce qu'enquête il y ait. S'il doit y avoir une enquête suffisante après le préavis de 6 mois est signifié. Six mois ne sont pas un délai bien long, un an me semblait plus à propos et je suis d'accord avec le député de Crowfoot, il devait être de très bonne humeur lorsqu'il a réduit à 6 mois.

**M. Horner:** Je sais que c'est beaucoup trop court, mais je voulais obtenir l'appui de tous les membres du Comité . . .

**Mr. Skoberg:** Il demeure qu'un délai de 6 mois est réaliste. Le ministre en conviendrait sûrement s'il était ici.

**Le président:** Monsieur Rock.

**Mr. Rock:** M. Allmand a dit tantôt que si on diffère les crédits, il faut différer la motion de M. Horner. Je ne suis pas d'accord, car voyez plutôt tout ce que nous avons dit depuis. M. Allmand a dit aussi, notamment, que le ministre n'avait pas été tellement interrogé sur ce point, et je diffère encore d'opinion. Lorsque M. Horner a présenté sa motion la semaine dernière, le ministre était présent et on a discuté assez longuement, les députés et le ministre, comme l'a dit M. Skoberg, le ministre nous a promis d'examiner de plus près cette question de la fermeture des bureaux de poste, ajoutant qu'il ne voulait pas d'un délai de plus de 3 mois. M. Horner

## [Text]

dickering for six months, the Minister said that three months would be enough; I recall that.

• 1010

**Mr. Skoberg:** We are the representatives of the areas though, not the Minister.

**Mr. Rock:** I know that. But the point is that the Minister thought that three months was enough and he would look into it and investigate it more properly than was done in the past. He gave us this assurance.

I think there was enough debate on this motion during the time the Minister was here last week, and I think it is now time to make a decision once and for all on this motion.

**The Chairman:** Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, I would like to speak in favour of this motion that Mr. Horner has brought in. There has been discussion going on here for two or three days in connection with the closing of small post offices, and those who have not spoken in this Committee probably have some and would like to speak. This has been the main subject of discussion during this whole period here, and I think it is important for the public relations of the post office.

I would like to go further than Mr. Horner's motion and suggest that we should add to that motion that no post office should be closed until there is a public hearing within the community, so that all the people who are involved may have a chance to appear before that committee and the officials and state their case fully.

Many of us have had experiences with the Board of Transport Commissioners and that is the policy that is followed there with regard to railway closing. I think that if we leave it at six months and do not let the people have a forum or some place to present their case, then it is for nothing. Therefore I would like to add to that motion that before these post offices are closed, there should be a public hearing in the community so that all those who are involved may have an opportunity to place their case before the officials of the Department and before their own community.

I can add that to this motion, Mr. Horner, or amend the motion—that the motion be amended that no post office be closed before there is a public hearing within the community.

**The Chairman:** That is an amendment to Mr. Horner's motion?

**Mr. Howe:** Yes.

## [Interpretation]

négociait en vue d'un délai de 6 mois et le ministre dit que 3 mois suffisaient. Je m'en souviens.

**M. Skoberg:** C'est nous qui sommes les représentants de ces régions, non le ministre.

**M. Rock:** Non, mais le ministre estimait qu'une période de 3 mois serait suffisante et qu'il étudierait la question plus en profondeur qu'on ne l'a fait dans le passé; il nous a donné cette assurance.

Je crois qu'on a assez débattu cette motion, lorsque le ministre était présent à nos délibérations, la semaine dernière et il nous incombe maintenant de prendre une décision définitive sur cette motion.

**Le président:** Monsieur Howe.

**M. Howe:** Monsieur le président, je veux appuyer la motion de M. Horner. Voilà deux ou trois jours que nous discutons de la question de la fermeture des petits bureaux de poste et ceux qui n'ont pas eu l'occasion de se prononcer ici au Comité auraient probablement quelques commentaires à nous faire. Cette question a fait l'objet principal de nos délibérations et à mon avis, ce sujet touche de près les relations publiques du ministère des Postes.

Je désire compléter la motion de M. Horner en demandant d'ajouter à cette motion qu'aucun bureau de poste ne soit fermé avant qu'une audience publique soit tenue au sein de la collectivité en cause afin que tous les intéressés aient l'occasion de comparaître devant ce Comité et les autorités pour défendre leurs points de vue.

Beaucoup d'entre nous ont eu des rapports avec les Commissaires des Transports et c'est là la politique que l'on suit dans cet organisme en ce qui regarde la fermeture des gares de chemins de fer. Si nous donnons un préavis de six mois, mais que par contre nous ne donnions pas l'occasion aux gens de se réunir ou de présenter leurs griefs auprès des autorités, ce délai de six mois devient inutile. J'aimerais donc ajouter à la présente motion, à titre d'amendement, qu'avant la fermeture d'un bureau de poste il y ait une audience publique dans la collectivité en cause, de sorte que tous les intéressés aient l'occasion de présenter leurs points de vue auprès des fonctionnaires du ministère et de leur propre collectivité.

Je désire ajouter à votre motion, monsieur Horner ou plutôt d'amender cette motion comme il suit... qu'aucun bureau de poste ne soit fermé avant qu'il y ait une audience publique au sein de la collectivité.

**Le président:** Est-ce là un amendement à la motion de M. Horner?

**M. Howe:** Oui.

## [Texte]

The Chairman: May I have that in writing, Mr. Howe?

Mr. Howe: Mr. Horner is writing it out.

Mr. Portelance: A question.

The Chairman: I think somebody else wants to speak on the motion. Mr. Portelance.

M. Portelance: Monsieur le président, avant de prendre position sur la motion, j'aimerais que les représentants du ministère nous disent exactement dans quelle position les placerait le fait qu'on exige une période de 6 mois ou de 3 mois. Je sais pas si le Comité permettrait qu'ils nous donnent ces renseignements maintenant.

Le président: Monsieur Faguy pourra peut-être nous éclairer là-dessus.

Mr. Faguy: The present criteria call, as you know, for a study of the local conditions to see if there is cause for savings in closing down the post office. This we do after an investigation. Some time ago we sent a memorandum of instruction to all postmasters and district people to investigate locally before proceeding, and to meet with the local people.

We have also asked them to give three months as a minimum notice. This is being done right now. The question of six months notice is a matter that I would have to refer to the Minister for policy, because I know he was present last time when this was discussed.

The matter of public relations was mentioned, and I quite agree that if one department needs good public relations right now, not only in the urban areas but certainly also in the rural areas, it is the Post Office. We are quite ready to ensure that our representatives in the field investigate carefully and contact the local authorities and municipalities and then notify them of our intention.

We could also make a review now of all those post offices under study and advise them that their cases are under study and are being considered for possible closing down. I think we can go that far. But I do not think I am in the position today to agree to six months notice. Three months we do already.

• 1015

Mr. MacQuarrie: Mr. Chairman, I wonder if Mr. Faguy could tell us whether the group of offices already closed were those on which the arguments for closing were rather clear-cut and therefore could be dealt with fairly expeditiously, and that the group yet to be done are those that require more consideration.

## [Interprétation]

Le président: Puis-je l'avoir par écrit monsieur Howe?

M. Howe: M. Horner est en train de le rédiger.

M. Portelance: J'aimerais poser une question.

Le président: Je crois qu'il y en a peut-être d'autres qui aimeraient donner leur point de vue sur cette motion. Monsieur Portelance.

M. Portelance: Mr. Chairman, before taking up a position here on this motion, I would like the Department's officials to tell us in what position they would be if we decided on a 6 month or 3 month period. Would the Committee perhaps allow them to give us this information now.

The Chairman: Perhaps Mr. Faguy could clarify this point for us.

M. Faguy: Monsieur le président, les critères actuels exigent une étude des conditions locales pour voir si l'on peut épargner en fermant un bureau de poste, ce que nous faisons après enquête. Il y a quelque temps nous avons envoyé des directives à tous les maîtres de poste afin qu'ils enquêtent au niveau local avant de nous réunir avec les représentants locaux.

Nous leur avons demandé un préavis d'au moins 3 mois, ce qui se fait justement à l'heure actuelle. Quant à ce qui concerne le préavis de 6 mois, il faudrait que j'en parle au ministre lui-même, car il était présent la dernière fois lorsque nous avons discuté de cette question.

On a parlé de relations publiques et je suis tout à fait d'accord que c'est certainement notre ministère qui a besoin de bonnes relations publiques, surtout dans les régions rurales. Nous pouvons vous assurer que nos représentants sur place font leurs enquêtes soigneusement, communiquent avec les autorités locales et les municipalités afin de les tenir au courant de nos intentions.

Nous pourrions aussi faire une révision de tous les bureaux de poste qui sont à l'étude en les avisant de la chose et qu'il est possible qu'on leur demande de fermer leurs portes. Nous pourrions nous avancer sûrement jusqu'à ce point. Je ne suis toutefois pas en mesure d'accepter qu'on donne un préavis de six mois. Nous en donnons un de trois mois déjà.

M. MacQuarrie: Monsieur le président, M. Faguy pourrait-il nous dire si le groupe de bureaux de poste qui sont déjà fermés étaient de ceux où la décision à prendre étaient bien définie et la fermeture pouvait se faire assez rapidement et si le groupe qui fait toujours l'objet d'une étude était de ceux qui demandent une enquête plus approfondie?

[Text]

**Mr. Faguy:** Possibly more consideration, Mr. MacQuarrie, because the easy cases have been dealt with.

[Interpretation]

**M. Faguy:** Il est possible que ce soit ceux qui demandaient une étude plus approfondie, monsieur Macquarrie, car pour les cas faciles à déterminer, on a déjà pris les mesures qui s'imposaient.

**M. Macquarrie:** C'est bien ce que je pensais.

**Mr. Macquarrie:** That is what I thought.

**Mr. Faguy:** As we look at the balance now we find that more and more the percentage comes on the side of not closing down a post office, because there are good reasons for not doing so. I might say that this happens quite frequently even now, that even though there was a recommendation to close down a post office, after having received representations and having looked carefully at all the factors, we have not done so. Sometimes there are local matters that we do not know about, and local people point them out to us, or they may explain that they have a program of expansion in a certain area. Therefore we just change the decision. We will turn a decision around and decide not to close the office.

I would expect that in the long run now the percentage of offices staying open will get bigger.

**Mr. Macquarrie:** Thank you. I think that is helpful to our judgment on this motion.

**M. Faguy:** Lorsqu'on regarde comment tout cela s'équilibre, on constate maintenant de plus en plus qu'il y a tendance à ne pas fermer les bureaux de poste, car il y a de bonnes raisons pour ce faire. Il arrive fréquemment que même lorsqu'on a recommandé la fermeture d'un bureau de poste, après que l'on ait entendu les doléances des intéressés et étudié tous les facteurs en cause, nous décidons de ne pas fermer le bureau de poste en question. Parfois il y a des facteurs locaux qui entrent en jeu, auxquels nous sommes étrangers et les gens de l'endroit nous les font remarquer ou nous expliquent qu'ils ont un programme d'expansion dans une certaine région. Par conséquent, nous renversons notre première décision et laissons le bureau de poste en opération. A moyen avis dorénavant, à la longue, le nombre de bureaux de poste qui resteront ouverts ira en augmentant.

**M. Macquarrie:** Merci. Ce que vous venez de dire nous aidera à formuler un jugement sur cette motion.

**The Chairman:** Mr. Portelance.

**Mr. Portelance:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Corbin.

**Le président:** Monsieur Portelance.

**M. Portelance:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Corbin.

**Mr. Corbin:** Mr. Chairman, the matter was brought up by the member from Moose Jaw in the case of the termination of rail passenger service that there is ample notice given. Surely when the public requests a public hearing the Canadian Transport Commission does set up a time for such a hearing and this does give the public ample time to respond to the decision of the railroads to close down their passenger service.

I do not know of any case where the railways gave more than two months notice about a change in type of service, which is a thing that happened back in my riding just around Christmas time. There is nothing that the CTC can do about this, and the decisions are held firm.

I think we could be misleading the public very much when we speak of closing post offices if we speak in terms of termination of postal services, which is not the case. We are simply changing the type of service and at no time will the public be deprived of what I would assume to be a good and respectable postal service.

The only matter being considered in closing post offices is the matter of economics. My experience with this whole matter has been that in all cases in my

**M. Corbin:** Le député de Moose Jaw a soulevé le cas de l'abandon du service de passagers par chemins de fer et il a fait valoir qu'on donne des préavis suffisants. Sûrement lorsque le public le demande, la CCT fixe une date d'audience publique de sorte que les gens ont suffisamment de temps pour donner leurs points de vue à la décision de l'abandon de leur service-passagers par chemin de fer.

Je ne connais pas un seul cas où les chemins de fer donnent plus de 2 mois de préavis lorsqu'il s'agit d'un changement du service, ce qui s'est produit à Noël dans ma circonscription. Il n'y a rien que la CCT puisse faire à ce sujet et les décisions sont définitives. Alors voici pour ce qui est de la fermeture des bureaux

Je crois qu'on tromperait beaucoup le public en lui parlant d'abandon des services postaux, car il s'agit surtout d'un changement de service et le fait est que le public ne sera jamais privé d'un service postal honnête et respectable.

Au fond lorsqu'on ferme un bureau de poste, il faut surtout s'intéresser à la question économique. D'après l'expérience que j'ai de cette question, dans tous le

## [Texte]

riding, in which I was involved, the public was very well informed. In fact I made it a point to inform them properly as to the reasons behind the closing of the post offices. It is my experience that we have come around to understanding each other in a matter of less than three months.

I think that three months notice would provide ample time for people to present their objections or to present reasons why a post office should not be closed in favour of rural service or something else. I would very much like to see, if we are going to present a motion at all, that it read three months instead of six months. I think this would be more reasonable.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I support both the motion and Mr. Howe's amendment.

**The Chairman:** Maybe to clarify it for the Committee, I think there should be two motions. We should separate this motion, Mr. Benjamin, instead of having an amendment. These are two substantive motions here.

**Mr. Benjamin:** All right, Mr. Chairman. I presume one motion is before us and another one is to come. Is that right?

**The Chairman:** Mr. Horner's motion is in front of the Committee at the moment.

**Mr. Benjamin:** All right, I will support the motion for six months, but frankly, I do not feel it is long enough. I understand the Minister, at least, intimated that he would be prepared to consider splitting the difference to four and one-half months so what we really are talking about is another month and one half and I do not see that this will cause all that much of a handicap to the Post Office Department. Frankly, it gives more time, not only for members of Parliament, but for the local citizenry and maybe a better chance for them to convince the postal authorities not to close their post office.

One of my problems is that I now have five closures in front of me. I am getting letters, petitions and so forth and I am having a difficult time getting them on to the Minister and communicating back with these people before the final decision is made to close them, although I gather when we get a letter from the Minister a final decision has already been taken. I have had 10 or 12 of these so far and have succeeded in persuading him not to close 2 of those 10 or 12 which is not a very good batting average, but I think the batting average could have been a little better had there been a little more time for the local people to make their representations. I have another case here of letters and petitions concerning one that the Minister wants to close and I received another letter from the Minister dated March 10.

## [Interprétation]

cas que j'ai connus dans ma circonscription, le public était très bien informé. Je me suis fait un devoir de les informer des raisons qui motivaient la fermeture de leur bureau de poste. D'après mon expérience, en moins de 3 mois on peut arriver à s'entendre de part et d'autre.

Ce délai donnerait assez de temps aux gens de présenter tout objection qu'ils pourraient avoir ou de donner les raisons pour lesquelles un bureau de poste ne devrait pas être fermé, pour être remplacé par un service rural ou autre. Si nous devons présenter une motion à ce sujet, je voudrais que la motion dise 3 mois plutôt que 6 mois, car je crois que ce serait plus raisonnable.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** J'appuie tant cette motion, que les amendements proposés par M. Howe.

**Le président:** Pour tirer tout au clair, je crois qu'il devrait y avoir deux motions. On devrait les séparer; il me semble parce qu'il s'agit de deux motions fondamentales plutôt que de présenter un amendement.

**M. Benjamin:** Bon, alors nous sommes saisis d'une motion et l'autre nous sera présentée, n'est-ce pas?

**Le président:** Nous sommes saisis de la motion de M. Horner en ce moment.

**M. Benjamin:** J'appuie donc la motion portant que six mois de préavis soient donnés, bien qu'à vrai dire je ne crois pas que ce soit une assez longue période de temps. On m'a laissé entendre que le ministre serait prêt à accepter un préavis de 4 mois et demi; je ne crois pas que cette disposition nuirait beaucoup au ministère des Postes. Cette période de temps donnerait beaucoup plus de temps, non seulement aux députés, mais aux représentants locaux, et ainsi ils auraient une meilleure possibilité de convaincre les autorités postales de ne pas fermer leur bureau de poste.

L'un de mes problèmes c'est que j'ai 5 possibilités de fermetures de bureaux de poste à envisager en ce moment. J'ai tout un tas de pétitions et de lettres devant moi et il m'est difficile de les communiquer au ministre et de donner une réponse aux pétitionnaires avant que la décision définitive soit prise. Lorsque nous recevons une lettre du ministre, il s'agit d'une décision définitive. J'en ai eu 10 ou 12 déjà; nous avons dissuadé le ministre d'en fermer 2 sur 10. Ce n'est pas un très bon résultat, mais j'estime qu'on aurait pu obtenir un peu plus de sursis si on avait plus de temps pour permettre aux résidants locaux de présenter leurs instances au ministre. J'ai ici une pétition et j'ai reçu une autre lettre du ministre en date du 10 mars.

## [Text]

I thought that they had reached the last of their small post office closures, but I received the letter five days ago—it was mailed seven days ago—informing me of two more closures in my riding, one of which I am going to fight with the Minister until hell freezes over, so I need that six months very badly, Mr. Chairman, if hell can freeze over in that length of time.

On the matter of notice, whether or not the post office has been following the practice in recent months, I do not know, but as I recall a year and a year and a half ago there was no practice of notifying every individual patron. People would hear about a closure by rumour and it would be too late for them to make their representations or express their views until it was a *fait accompli*. The minds had already been made up in the Department and all the sincerest and hardest work of local people would be of no avail at all. I think in the matter of change of service it will be a practice of the Canadian Transport Commission to hold hearings on closure of agencies and changes to customer service.

An hon. Member: No, no.

**Mr. Benjamin:** Would you care to make a small wager? Either that or else the CCT has been lying to me. They will be holding them. There is nothing that says they cannot hold them when there are changes of service from closing of agencies to changes of customer service or what they call customer service.

**Mr. Breau:** They can call a hearing any time they want, but they do not have to.

**Mr. Benjamin:** All right. There is no question about it, I will be very surprised if the Canadian Transport Commission does not hold hearings on closures of agencies that are planned at the moment.

Mr. Chairman, we are really only arguing about a month and a half, and I think the Minister in his desire to maximize his public relations, not only with members of Parliament, but also with the patrons and the citizens of this country, really will not mind. It is not any handicap or hardship on the Post Office Department because once a post office is closed, that is pretty permanent, that is pretty permanent and I cannot see any reason why there should be any objection to allowing as much time as possible to consider, review and receive representations before any final decision is made.

I hope members of this Committee will support this motion which is really an opinion of this Committee, a recommendation to the Minister. There is nothing in the motion that says he has to do it. I, for one, would appreciate the help of my colleagues in the House of Commons in the efforts I am making on behalf of post offices in my ridings and I will be only too pleased to

## [Interpretation]

Je croyais que c'était la fin des fermetures de bureaux de poste, mais j'ai reçu une lettre il y a 5 jours pour m'informer de deux autres clôtures dans ma circonscription et je vais pousser la chose jusqu'au bout. C'est pour cela que j'aurais besoin de 6 mois pour mener ma campagne contre les fermetures.

Je ne sais pas si le ministère des Postes a suivi cette pratique depuis quelques mois, mais il y a un an ou un an et demi, la pratique ne voulait pas que chaque intéressé soit informé. Les gens apprenaient qu'une fermeture aurait lieu trop tard pour faire des démarches. Ils se trouvaient devant le fait accompli, car la décision était déjà prise au ministère. Tous leurs efforts, si vaillants soient-ils, de la part des représentants locaux n'apportaient rien. Je crois que lorsqu'il sera temps pour la CCT décider d'un changement de leurs services, ce sera pratique courante pour elle de tenir des audiences publiques sur la fermeture d'agences ou de changements quant aux services de leurs clients.

Une voix: Non, non.

**M. Benjamin:** Seriez-vous intéressé à parier avec moi à cet égard? Ou bien la situation est telle que je viens de la décrire, ou bien la CCT m'a menti. Il y aura, de toute façon, des audiences publiques. Il n'y a rien qui puisse empêcher la CCT de tenir ces audiences lorsqu'elle apportera des changements à ses services en fermant des agences ou en modifiant leurs services aux passagers.

**M. Breau:** La CCT peut tenir une audience n'importe quand, mais elle n'est pas dans l'obligation de le faire.

**M. Benjamin:** Bon. Personne ne conteste que la CCT agira ainsi et je serais fort étonné que cette commission ne tienne pas des audiences quant à la fermeture d'agences prévue pour le moment.

Monsieur le président, est-ce que la discussion ne porte-t-elle sur une différence d'un pas que sur une autre différence d'environ un mois et demi? Je crois que si le ministre désire améliorer au possible ses relations non seulement avec les députés, mais avec le public canadien et avec les clients de bureaux de postes, il aurait tout avantage à adopter mon point de vue. On ne portera pas ainsi atteinte au ministère des Postes car la fermeture d'un bureau de poste est permanente. Je ne vois pas de raison pour laquelle le ministre aurait une objection à prolonger au possible la période de préavis afin de recevoir des doléances avant de prendre une décision définitive.

J'espère que les membres de notre Comité appuieront la présente motion qui reflète bien l'opinion du Comité qui est de présenter une recommandation au ministre. Rien dans la motion ne l'oblige à adopter cette recommandation. Si les députés m'appuient et ce qui concerne les bureaux de poste dans ma circonscription, je ferai de même pour les appuyer. Je

## [Texte]

do the same thing for you. Therefore, I ask that members support this motion.

**The Chairman:** Mr. Breau.

**M. Breau:** Monsieur le président, pour ce qui a trait à la motion de M. Horner: bien que cela pourrait être une bonne pratique et améliorerait les relations extérieures du ministère, et pour ma part, je serais très content que ces relations entre le ministère des Postes et la populations soient meilleures,

• 1025

d'autant plus qu'on ferme vingt ou vingt-cinq bureaux de poste dans ma circonscription, j'aimerais dire que dans le plupart des cas, on donne un avis de plus que trois mois, il arrive souvent qu'on le donne cinq, six mois à l'avance. J'ai fait quelques vérifications il y a trois ou quatre jours et l'avis de fermeture, qui doit avoir lieu le 20 mai prochain, a été donné aux environs du 15 décembre, ce qui fait un peu plus de 6 mois.

Maintenant j'aimerais tout simplement dire que je ne pense pas que la motion va changer quoi que ce soit aux relations extérieures entre le ministère et la population. Lorsque le bureau de poste ferme, que ce soit dans six mois, une semaine, trois mois ou dans quatre mois et demi, ça ne fait aucune différence. Il y a des gens qui sont furstrés de ce fait, qui n'aiment pas le service de route rurale; mais qu'on dise que ce sera dans six mois ou dans un an, ça ne change pas grand-chose. C'est mon expérience dans ma circonscription et l'avis de six mois n'améliorera pas la situation et ne changera absolument rien.

**Mr. McCleave:** Mr. Chairman, I would like to find out something that I think has not entered into this discussion so far on Mr. Horner's motion. Could I ask the postal witnesses when they are operating within the three months, as I understand to be the case at present on whether a post office is to be closed or not, at what point is the alternative called for. Is it within the three months? I mean the rural route delivery that is the replacement. Do you wait three months and then call your tenders for rural delivery?

**Mr. Tom Bond (Assistant Deputy Postmaster General, Operations):** When the survey of the area is finished by the district official and a recommendation can be made on closing of the office or not closing it, he then will take a look at the alternative ways that service can be provided and these will be assessed from the district office standpoint on which is the best way of providing the alternative service. We are assuming now that the decision of the reviewing officer was that this office could be closed. Then this comes forward and the decision to close it

## [Interprétation]

demande donc que les membres du Comité appuient cette motion.

**Le président:** Monsieur Breau.

**Mr. Breau:** Mr. Chairman, with regard to the motion of Mr. Horner, it might be a good practice of public relations for the Post Office Department. In my opinion, I would be quite satisfied if better public relations between the Department and the public were established, since 20 or 25 post offices are being closed in my riding at the moment. In most cases, people get as much as a five or six months' notice. Three or four days ago, I checked such a case and the closing notice, for closure of a post office which was to take place next May 20, was given around December 15 which means an advance notice of a little over 6 months.

I must now say that this motion will not change anything as far as public relations between the Post Office and the public are concerned. When the post office closes on a six months' or in a week's notice, or whatever the period, it does not make any difference at all. There are people who become frustrated when post offices are closed and who do not like the rural route system; that is all there is to it. Whether you tell them it is going to be six months or a year, it makes no difference whatsoever. From my own experience, in my riding, the six months' notice will have no effect on public relations between the Post office and the people.

**M. McCleave:** Il y a un facteur dont on n'a pas encore parlé en ce qui concerne la motion de M. Horner. Est-ce que je pourrais poser une question aux témoins du ministère des Postes? Lorsqu'ils travaillent dans la période de 3 mois qui est prévue pour le moment, à quel stade donne-t-on la possibilité d'une solution de rechange? Est-ce en dedans de trois mois? Je veux parler du service de livraison rural qui remplace le bureau de poste. Attendez-vous 3 mois avant de faire un appel d'offres pour établir le service de livraison rural?

**M. Tom Bond (sous-ministre adjoint des opérations, ministère des Postes):** Lorsque le fonctionnaire enquêteur a fini le sondage dans la région et qu'une recommandation est faite en ce qui concerne la fermeture du bureau de poste en question, le fonctionnaire intéressé va considérer les autres possibilités de fournir un service. Ces méthodes seront évaluées dans l'optique rurale locale. Nous tenons pour acquise la décision du fonctionnaire qui demande la fermeture du bureau de poste en question. Cette recommandation parvient à l'administration centrale de

## [Text]

is made at headquarters. When that decision is relayed back to the district for implementation, they will give the three months' notice and at that time the alternate ways of giving this service will be brought to the attention of the public in the community.

## [Interpretation]

notre ministère et c'est à nous de prendre une décision. Une fois la décision prise, des directives sont envoyées aux autorités locales afin qu'on prenne les mesures qui s'imposent; on donne en même temps un préavis de trois mois et c'est à ce moment-là qu'on porte à l'attention du public de la collectivité en question les autres formes de services postaux disponibles.

**Mr. Skoberg:** How?

**Mr. Bond:** I would imagine—I am not too sure of the details—it would be by notice.

**Mr. McCleave:** This is the actual notice to . . .

**Mr. Bond:** To the individual . . .

**Mr. McCleave:** . . . call for tenders for the rural routes, is it not?

**Mr. Bond:** At the same time a notice—if it is a rural route approach, an extension or a new rural route to serve this or any other area and combination—would go out or as close as possible to that with the date set three months ahead. There can be variations on this I realize because of the time period being telescoped due to the death of a postmaster, a resignation or something of this nature.

**Mr. McCleave:** This is the point I wanted to get at. Is your three month period a period in which the public is fully aware of what is going on or is it a period within which the district office and the central office get together, make the decision and then advertise for the alternate?

**Mr. Bond:** The three month period should be all inclusive of notice to the public and the other actions that we have discussed.

**Mr. McCleave:** The execution and the resurrection are all included in the three months. Am I correct in that regard?

**Mr. Bond:** Yes, this is the intent, but as I said, there can be some variation of the time factor because of other conditions that may develop or may be a part of this.

**Mr. McCleave:** May I ask what is the minimum period for the announcement of or the call for tenders?

**Mr. Bond:** Yes, there is a minimum period. We generally like to go for a month—I am talking now about the general practice—but in some instances, and I am sure that you are aware of this, we have had to go an even shorter notice because of conditions that developed that were beyond our control which is an exception rather than the rule. This is the point I want to make here.

**Mr. Skoberg:** Comment?

**M. Bond:** J'imagine que c'est par préavis qu'on donne les détails que je viens de mentionner.

**M. McCleave:** C'est là de fait l'avis réel envoyé en vue de . . .

**M. Bond:** A l'individu . . .

**M. McCleave:** . . . faire un appel d'offres pour un service postal rural, n'est-ce pas?

**M. Bond:** En même temps, s'il s'agit de remplacer le service par une route rurale, cet avis est émis, au même moment, ou le plus près possible de la date fixée il y a trois mois. Il y a peut-être des différences dans la période du préavis, en raison de la mort ou de la démission d'un maître de poste.

**M. McCleave:** Oui, mais au cours de la période de 3 mois, le public se rend-il bien compte de ce qui se passe ou est-ce plutôt une période pendant laquelle une décision est prise conjointement par le bureau de district et le ministère qu'on communique ensuite au public en lui proposant d'autres possibilités?

**M. Bond:** Cette période de 3 mois devrait comprendre tout préavis au public et les autres mesures dont nous avons parlé.

**M. McCleave:** Alors la période de 3 mois couvre toute l'exécution de ces mesures?

**M. Bond:** C'est là l'intention, mais il peut y avoir des variantes, suivant les conditions qui existent dans une situation donnée.

**M. McCleave:** Quelle est la période minimale pour cette demande de soumissions?

**M. Bond:** Oui, il y a bien une période minimale. On préfère donner un mois, mais dans certains cas, et je suis sûr que vous êtes au courant, nous devons donner un délai beaucoup plus court à cause de conditions indépendantes de notre volonté, mais c'est là une situation exceptionnelle. Voilà ce que je voulais vous faire remarquer.

[Texte]

[Interprétation]

1030

**Mr. McCleave:** Do you ever simply tack the new rural route on to some existing route without calling for tenders?

**Mr. Bond:** This could develop in some instances but the conditions vary quite a bit. It may be that one of the other rural route contractors would not be interested. It may be simply that there is only one rural route in this area the logical way to serve it would be by an extension of that rural route. This is the only way to do it and this is what would be done under these circumstances.

**Mr. McCleave:** Yes.

**Mr. Bond:** For the time that it would be served, this is an extension of the present contract with that rural route contractor.

**Mr. McCleave:** The point I raise there, of course, is that this would in effect mean really no notice at all to the public served by the Post Office?

**Mr. Bond:** Except in so far as the rural route contractor is concerned, he would get his notice, but at the same time the public would have been advised of the date of closing of the office and the alternate service to be available.

**Mr. McCleave:** Yes, I see that point, thank you. The witness has answered my question satisfactorily, Mr. Chairman. Perhaps I could make a brief comment in support of Mr. Horner's motion. I was going to raise the point that Mr. Macquarrie brought out that apparently the Post Office has gone through the obvious cases, if there were any obvious cases, and now is in an area where decisions are dealing with "iffy" situations, questions of judgment, borderline decisions. I think probably that is exactly the situation they are faced with now. Therefore, sir, it reinforces the argument to me, anyway, that if you are dealing with borderline situations you are not dealing really with situations where the revenue and cost is so hopelessly out of line that one would be able to justify a closure on economic grounds; that is, that you are not dealing with vast sums of money. If you should continue an optional or borderline post office for a while, I suggest it is not going to be crippling to the over-all operations of the Post Office.

It seems to me it makes a pretty good argument that there should be some period of time during which the public served by that post office would know that their post office was in jeopardy. Perhaps in rural areas some businessman would do his mailing from there, and I think this is done in certain cases, to help keep the post office alive in that particular community. So I think that it is a logical extension to what Mr. Macquarrie brought out that you are

**M. McCleave:** Vous arrive-t-il parfois d'ajouter la route rurale, sans demander de soumissions?

**M. Bond:** Dans certains cas, il se peut que nous agissons ainsi, mais les conditions sont très variables. Il se peut qu'un entrepreneur de service postal rural ne soit pas intéressé. Il se peut qu'il n'y ait qu'une seule route rurale, qu'il serait logique d'étendre. C'est là la seule façon de procéder et c'est ce que nous ferions dans ces circonstances.

**Mr. McCleave:** Oui.

**M. Bond:** Ce serait un simple prolongement du présent contrat avec l'entrepreneur de livraison rurale.

**Mr. McCleave:** Autrement dit, le public n'aurait aucun préavis du ministère des Postes, n'est-ce pas?

**M. Bond:** Sauf pour ce qui est de l'entrepreneur de livraison rurale qui aurait son préavis mais en même temps, le public aurait été informé de la date de fermeture du bureau et des autres services possibles.

**Mr. McCleave:** Bon, je vois, merci. Le témoin a répondu à ma question de façon satisfaisante, monsieur le président. J'aimerais faire un bref commentaire à l'appui de la motion de M. Horner. J'allais précisément avancer l'argument qu'a formulé M. Macquarrie. Il semble que le ministère des Postes ait réglé les cas manifestes, et se trouve maintenant dans un domaine où les décisions à prendre visent des situations délicates et marginales. C'est sans doute précisément la situation qui se présente à lui maintenant. Par conséquent, à mon avis, tant qu'il s'agit de cas marginaux, et que vous n'êtes pas devant une situation où les revenus et le coût seraient tellement exagérés, qu'on ne pourrait justifier la fermeture, à des fins économiques; c'est-à-dire que vous ne touchez pas à de grandes sommes d'argent. Si l'on poursuit pendant quelque temps l'exploitation dans ces cas marginaux, nous n'avons pas à craindre nécessairement de paralyser les opérations globales du ministère des Postes.

Par conséquent, à mon avis, il devrait y avoir une certaine période au cours de laquelle le public serait informé que son bureau de poste risque d'être fermé. Dans certaines régions rurales l'homme d'affaires mettrait son courrier à la poste par l'entremise du bureau de poste local, ce qui, dans certains cas, aide à conserver ce bureau en opération. C'est une suite logique aux arguments de M. Macquarrie. Il ne s'agit

## [Text]

not in life or death situations as far as the over-all purpose of the Post Office is concerned in the things that now have to be considered by the Post Office.

My second point is that the six-month public notice does not to me seem to be an unreasonable amount of time. It comes very close to what the Postmaster General was prepared to accept the other day. We are dealing actually with a period of six weeks and it seems to me that given the sort of timetable that Mr. Horner's motion suggests you could immediately go back and say, "Well, now perhaps we should take 20 post offices that are subject for immediate consideration and get out some early notices to the public". So they can in a sense participate in the decision that is going to be made.

I think Mr. Horner also made a very, very valid point that you have to consider, as a matter of policy, whether you are dealing with the users-must-pay service or whether you are dealing with the public service. The difficulty, with great respect, that the Postmaster General has got himself into, has been to swing from one to the other and the public really was not prepared to see that swing. I do not think it is planted firmly enough in their minds and I do not think they are prepared to accept it. The postal service is the one place where government touches Canadians more than any other service, even income tax-fearful thought. The postal service is man's and woman's direct connection with their government. For these reasons, sir, I am prepared to support Mr. Horner's motion.

• 1035

**The Chairman:** Is the Committee ready for the question? Mr. Crossman.

**Mr. Crossman:** May I ask the witness for my own information, how long does it generally take now from the time a decision is made to close a post office and the actual closing?

**Mr. Faguy:** That all depends on the circumstances, the facts found during investigation and representations received. I know that at the very beginning criticism was made that apparently we did not seem to have given notice at the very beginning of the program. I think this may be true that there was not always a three-month notice, but we did go back to our field officials and insisted there would always be three-month notice. The time taken varies with a lot of the factors because we look at every case separately.

**Mr. Crossman:** In some cases would it not take much longer than three months?

**Mr. Faguy:** It could be. If it does take longer than three months to effect then the local people would know that we are considering closing down the post

## [Interpretation]

pas d'une situation désespérée en ce qui concerne les situations que le ministère des Postes doit étudier.

Mon deuxième point, est que le préavis de six mois ne me semble pas une période de temps déraisonnable. Celle-ci se rapproche beaucoup de la période que préconisait le ministre des Postes et qu'il était prêt à accepter, l'autre jour. Il s'agit en fin de compte d'une période de six semaines et vu l'horaire que propose la motion de M. Horner, vous pourriez dire «Peut-être devrions-nous prendre une vingtaine de bureaux de poste qui sont à l'étude en ce moment et en aviser le public tout de suite, afin qu'il puisse d'une certaine façon, participer aux décisions qui pourront être arrêtées.

Je crois que M. Horner a aussi présenté un argument très valide, en matière de politique à suivre, en recommandant de bien déterminer si c'est un service que les usagers doivent payer ou si c'est un service public. La difficulté, sauf le respect que je lui dois dans laquelle le ministre des Postes s'est engagé à éteindre de passer d'une méthode à l'autre, alors que le public n'était pas prêt à ce changement. Je ne pense pas que le public serait prêt à accepter ces changements. Le service postal est un secteur où le gouvernement touche directement le public peut-être plus que tout autre service, même celui de l'impôt sur le revenu... à Dieu ne plaise! Le service postal est justement un lien direct entre les Canadiens et leur gouvernement. C'est là pourquoi je suis prêt à souscrire à l'argument de M. Horner.

**Le président:** Le Comité est-il prêt à se prononcer? Monsieur Crossman.

**M. Crossman:** Pour ma propre gouverne, j'aimerais demander au témoin combien de temps il faut maintenant entre la décision de fermer un bureau de poste et la fermeture réelle.

**M. Faguy:** Tout dépend des circonstances, des résultats de l'enquête, et des instances reçues. On a dit au début qu'apparemment nous n'avions pas donné un préavis au tout début du programme. Il se peut qu'il n'y ait toujours eu un préavis de trois mois, mais nous insistons auprès de nos fonctionnaires sur place afin qu'il y ait toujours un préavis de trois mois. La période de temps dépend des divers facteurs, car nous étudions chaque cas individuellement.

**M. Crossman:** Dans certains cas, cette mesure ne prend-t-elle pas beaucoup plus de trois mois?

**M. Faguy:** Il se peut, en effet si cette mesure prend plus que trois mois, alors les gens connaîtraient les raisons de la fermeture du bureau de poste, mais

## [Texte]

office, but it may not be closed within the three months.

**Mr. Crossman:** I am aware of a few instances where it took more than the three-month period from the time of the notice until the closure. I do not think that the motion would really change what already exists. The only thing it would help is the freezing across-the-board of all closures for a period of six months which would mean that we were not dealing with individual post offices in that case but with the whole Department. In that case, I think it would be moving much into the area of the decisions of the Department itself.

**The Chairman:** Mr. Allmand.

**Mr. Allmand:** Sir, I do not know whether you told us this or not, but under the present system do you send a copy of the notice to all the box holders or deliver a notice to all people in the area served by the post office?

**Mr. Bond:** Yes, they will get a notice advising them of the nature of the alternate service and of the closing of the post office.

**Mr. Horner:** About a week before the post office is closed?

**Mr. Allmand:** I am asking whether they get a three-month notice.

**Mr. Horner:** No, they do not.

**Mr. Bond:** The intent is that they should get this three-month notice. This is what we want them to get.

**Mr. Allmand:** Do I understand correctly that the Post Office would be willing to give a full three-month notice in writing to the clients of the post office in the area?

**Mr. Bond:** Yes, sir, we are.

**Mr. Macquarie:** Mr. Chairman, may I . . .

**Mr. Allmand:** I am not finished yet.

**Mr. Howe:** Did you have any small post offices closed?

**Mr. Allmand:** Yes, I have.

**Mr. Horner:** He has one big one closed.

**Mr. Perreault:** Let us be charitable today.

**Mr. Allmand:** In the spirit of St. Patrick.

## [Interprétation]

il se peut que le bureau ne soit pas fermé en dedans de 3 mois.

**M. Crossman:** Je connais certains cas où il a fallu plus de trois mois entre l'avis et la fermeture. Je ne pense pas que la motion modifie tellement la situation actuelle. Le seul avantage de cette motion serait qu'elle permettrait de geler toutes les fermetures pendant une période de six mois et qu'il ne s'agirait pas de traiter des cas individuels, mais il s'agirait de tout le ministère. En ce cas, je crois que ce serait s'occuper de trop près des décisions du ministère lui-même.

**Le président:** Monsieur Allmand.

**M. Allmand:** J'ignore si vous l'avez dit ou non, mais en vertu du système actuel, envoyez-vous copie de l'avis à tous les abonnés postaux, ou à tous ceux qui sont desservis par le bureau de poste en question?

**M. Bond:** Oui. Nous leur envoyons une circulaire les avertissant du caractère du service de remplacement et de la fermeture.

**M. Horner:** Le faites-vous environ une semaine avant que le bureau de poste ne soit fermé?

**M. Allmand:** Je vous demande s'ils reçoivent un préavis de trois mois.

**M. Horner:** Non.

**M. Bond:** Nous avons pourtant l'intention, du moins, qu'ils obtiennent un préavis de trois mois. C'est ce que nous désirons.

**M. Allmand:** Le ministère des Postes serait-il vraiment disposé à donner un préavis de trois mois aux clients?

**M. Bond:** Oui, monsieur.

**M. Macquarie:** Monsieur le président, puis-je . . .

**M. Allmand:** Je n'ai pas terminé.

**M. Howe:** Êtes-vous au courant de la fermeture de petits bureaux de poste dans votre région?

**M. Allmand:** Oui.

**M. Horner:** Il y en a un de grande envergure dans votre région qui est fermé.

**M. Perrault:** Soyons charitables aujourd'hui.

**M. Allmand:** Que l'esprit de la Saint-Patrice règne.

## [Text]

Mr. Chairman, if I understand correctly, the Postmaster General and his officials are suggesting a change in their policy. Although there has been a three-month delay there has not been a full three-month notice in writing to all the people served; however, now they say that they would be willing to give a full three-month notice in writing. Is that correct?

**Mr. Bond:** That is correct, yes.

**Mr. Allmand:** Mr. Chairman, it seems to me that we should accept what the Post Office is suggesting. Maybe it is not perfect. If it is tried for a year maybe we can then suggest that six months is not enough. It is hard to tell, but rather than argue about three months, six months, eight months or whatever it might be I think we should move forward to this new notice of three months, which really was not given before and see how it works. If it does not work we can suggest a longer notice.

● 1040

**Mr. Macquarrie:** I want, Mr. Chairman, to indicate briefly that I support Mr. Horner's motion. If, as we have found out, the offices yet to be examined are those in marginal areas of consideration, and if, as has been indicated, there have already been occasions when it has taken nearly six months, it seems to me this would be all the more reason for supporting this motion. I think, in all fairness to the Postmaster General, and I like to be fair to him, even to help his image which needs it at times, it might well be that . . .

**Mr. Pringle:** That is what I object to.

**The Chairman:** Mr. Macquarrie.

**Mr. Macquarrie:** Personally I will have to sustain his objection. The situation is such that it is quite conceivable the Post Office Department may require this six months to operate. There is one thing I do not fear; that, is the country would be terribly upset if we did have six months without closing of post offices after the rather sustained pace of that action. I do not share that fear with my friend, Mr. Crossman, from across the Northumberland Strait that it would be a serious matter if there were a six-month hoist. If there is anyone here who believes that the Post Office does not have an image that is not all that bright, I am interested to know that. I think this would help all concerned, both those who do the closing and those upon whom the closing is visited.

**The Chairman:** Mr. Peddle.

**Mr. Peddle:** I certainly want to go on record as supporting Mr. Horner's motion, Mr. Chairman. I would just like to point out that six months notice seems to me to be little enough time to do away with a service that has been the hub of a community for 100 years or more. I think I have some 15 post offices

## [Interpretation]

Si j'ai bien compris, monsieur le président, le ministre des Postes et ses fonctionnaires se proposent de changer leur politique. Même s'il y a eu un délai de trois mois auparavant, il n'y a pas eu lieu de servir aux gens un préavis de trois mois dans le passé. Mais maintenant, on serait disposé à donner un préavis par écrit. Est-ce exact?

**M. Bond:** Oui.

**M. Allmand:** Monsieur le président, il me semble que nous devrions accepter la proposition du ministère des Postes. Elle n'est peut-être pas parfaite, mais si on l'essaie durant une année, nous pourrions peut-être alors recommander qu'un avis de six mois ne serait pas suffisant. C'est difficile à dire mais au lieu d'avoir une discussion le fait de donner un préavis de trois, six ou huit mois, il me semble que nous devrions passer à la proposition d'un avis de trois mois ce qui n'était pas réellement en vigueur auparavant pour voir quels en seront les résultats. Si cette méthode ne donne pas de bons résultats, nous pourrons alors avoir un préavis plus long.

**M. Macquarrie:** Monsieur le président, je veux dire que j'appuie la motion de M. Horner. Si, comme nous venons de l'apprendre, les bureaux qui n'ont pas encore été étudiés sont des cas limites et qu'il a fallu près de six mois à l'occasion, il me semble que c'est là une raison de plus pour appuyer la motion. En toute justice pour le ministre des postes, et j'aimerais être juste envers lui, voir même redorer son blason, et il en a parfois besoin, il se pourrait que . . .

**M. Pringle:** C'est ce à quoi je m'oppose.

**Le président:** Monsieur Macquarrie.

**M. Macquarrie:** Il me faudra maintenir son objection. La situation est telle qu'on peut facilement concevoir que le ministère des Postes aura besoin de ces six mois pour agir. Je ne crains pas que le pays soit très bouleversé si nous étions six mois sans fermer les bureaux de poste après une activité assez soutenue. Je ne partage pas cette crainte de mon ami, M. Crossman, qui vient de l'autre côté du détroit de Northumberland, qu'une période d'attente de six mois serait très grave. S'il y a quelqu'un ici qui croit que le ministère des Postes crée une assez mauvaise impression, je serais intéressé à le savoir. Je pense que cela pourrait être utile à tous les intéressés, tant ceux qui s'occupent de la fermeture que ceux qui en subiront les conséquences.

**Le président:** Monsieur Peddle.

**M. Peddle:** Monsieur le président, j'appuie la motion de M. Horner. Il me semble toutefois qu'un avis de six mois donne bien peu de temps pour supprimer un service qui a joué un rôle important dans une localité pendant 100 ans ou plus. Près de 15 bureaux de poste dans ma circonscription doivent être fermés et on ne

## [Texte]

in my constituency that are slated to be closed and never has there been any indication given to me when this might take place. It has all been very, very vague. The Post Office the closures are being studied, nobody tells me when the closings will take place. As far as I know the people involved, the postmasters or postmistresses, do not know either. It is just very vague, "We will be closing". I repeat, six months seems little enough time to destroy something that has been the very centre of a community for 100 years or maybe longer. Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. McCleave:** Could I ask just a brief question supplementary to questions I directed earlier? When tenders are called for rural routes as replacements for post offices and then a change of decision is made and the post office is allowed to continue, are the tenders withdrawn, even perhaps after a decision has been made to award them?

**Mr. Bond:** I cannot recall any specific cases of this nature. A decision could develop along the lines you mention but I have no recollection of any such having happened.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** I have a question, Mr. Chairman. It has been suggested that there would be a three-month notice given to the user of the service. At this particular time would the user of the service also be given the opportunity to make his representation or would this notice just advise him that his service was being closed in three months, and that is it?

**Mr. Bond:** The notice advising him of the three months is for the purpose if there is anything let us say, of value that they wish to make representations on; if they feel that there is a case for keeping it opened, well this can be done in that period of time, yes. Our people would be prepared to look at this. We are not perfect, we can make mistakes. In many cases to date, as a result of giving this notice we have had further representations from the people involved and we have changed our decision.

**Mr. Skoberg:** You are not really suggesting today though that an actual notice goes out to each user of the service at this time in this three-month period?

• 1045

**Mr. Bond:** Asking for his comments you mean?

**Mr. Skoberg:** Yes, or any notice of termination of that particular service?

**Mr. Bond:** It has to indicate the termination of the service because it indicates the alternative service that will be provided.

## [Interprétation]

m'a jamais dit quand on les fermerait. Tout a été très vague. Le ministère étudie les fermetures, mais personne ne me dit lorsque les bureaux seront fermés. Les maîtres de poste n'en savent pas plus long. Je le répète, six mois, ce n'est pas très long pour détruire quelque chose qui est le centre névralgique d'une localité depuis 100 ans ou peut-être plus. Merci beaucoup, monsieur le président.

**M. McCleave:** Pourrais-je poser une courte question complémentaire se rattachant à mes questions précédentes? Si l'on fait un appel d'offres en vue de remplacer les bureaux de poste par la distribution rurale, et que l'on change ensuite la décision pour permettre aux bureaux de poste de continuer, les soumissions sont-elles retirées même que lorsque l'on a décidé de les adjuger?

**M. Bond:** Je n'ai mémoire d'aucun cas de ce genre. On pourrait prendre une décision à celle que vous mentionnez, mais je ne me souviens d'aucun cas de ce genre.

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** On a dit, monsieur le président, que les clients recevraient un avis de trois mois. Auraient-ils l'occasion de faire une démarche ou bien est-ce que l'avis leur annonce simplement que le service sera supprimé dans trois mois?

**M. Bond:** Il s'agit de donner aux usagers la possibilité de présenter des instances s'ils en voient la nécessité. S'ils voient des raisons de garder le bureau de poste, ils pourront les exposer pendant la période de trois mois. Nos employés seraient disposés à étudier ces raisons. Nous ne sommes pas infaillibles, nous pouvons faire des erreurs. Jusqu'ici, nous avons reçu des observations de la part de personnes intéressées et nous avons modifié notre décision.

**M. Skoberg:** Vous ne voulez toutefois pas dire que chaque usager du bureau de poste reçoit un avis pendant cette période?

**M. Bond:** Voulez-vous dire pour demander ces commentaires?

**M. Skoberg:** Oui, ou pour annoncer qu'il n'y aura plus de bureau de poste?

**M. Bond:** L'avis doit mentionner qu'il n'y aura plus de bureau de poste, parce qu'il mentionne les autres services qui seront assurés.

## [Text]

**Mr. Skoberg:** Yes, but you are not suggesting at this particular time this notice is going out to the user of the service when you plan on terminating the service? Are you telling the Committee that there is a notice now going out to the people to be affected when their service is to be terminated?

**Mr. Bond:** Yes. There has to be a notice going out to them to advise them what the alternate service will be.

**Mr. Skoberg:** Is this an individual notice, or is it just a notice posted in the post office?

**Mr. Bond:** This is the problem that we have apparently been facing and it has come up in the questions at this hearing. Apparently the length of the period of advisement to the individual has varied anywhere from one month to two months to three months. This is the point that we have been discussing. We are tightening this up to make sure that there will be a three-month notice.

**Mr. Skoberg:** It has varied from some notice to no notice.

**Mr. Bond:** Exactly, yes.

**Mr. Skoberg:** In some cases there would be no notice.

**Mr. Bond:** I hope that it has not been quite that drastic.

**Mr. Skoberg:** I can certainly give you one example. The point is I still cannot visualize, Mr. Chairman, why, when the investigation is being conducted, the notification could not be six months. It does take time for any investigation. We are all aware that six months is a short length of time for a complete perusal of the situation in each particular case. It would amaze me if you have any closings on record that really do not go back for six months to your originally thought of looking at these particular post offices. It would be interesting to know how many you have on record that do not go back that far. With this recommendation of six months at least the people of the area would have an idea what is going on.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, may I ask a supplementary on this business of length of notice? The last letter I had regarding closures is dated March 10. There are two lines in it that say, "In line with our policy of closing unproductive post offices providing an alternative service, it has been decided to close these offices". That is pretty final.

Is there any such letter going out to patrons right from the first moment? Do you notify the patrons before you make the decision and say, "Your post office is under review. We are investigating the necessity of having to close it".

## [Interpretation]

**M. Skoberg:** Oui, mais vous ne dites pas que cet avis est expédié à l'usager lorsque vous prévoyez fermer le bureau de poste? Dites-vous que l'on envoie maintenant un avis aux intéressés lorsque le bureau de poste sera fermé?

**M. Bond:** Oui. Il faut qu'un avis leur annonce que les services remplaceront les services actuels.

**M. Skoberg:** S'agit-il d'un avis individuel ou d'un avis affiché au bureau de poste?

**M. Bond:** C'est le problème auquel nous avons dû faire face et qui a été soulevé lors de la période des questions. Il semble que la période d'avis pour les particuliers se soit échelonné de un mois à trois mois. Nous en avons discuté. Nous voulons nous assurer que l'avis sera bien de trois mois.

**M. Skoberg:** On n'a pas envoyé d'avis dans chacun des cas.

**M. Bond:** C'est juste.

**M. Skoberg:** Dans certains cas, il n'y aurait pas eu d'avis.

**M. Bond:** J'espère qu'il n'y a pas eu de tels cas.

**M. Skoberg:** Je puis vous donner un exemple. Monsieur le président, je ne comprends pas pourquoi l'avis ne serait pas donné six mois à l'avance lorsque l'on fait une enquête. Nous savons tous que six mois donnent bien peu de temps pour étudier sérieusement la situation dans chaque cas particulier. Je serais étonné que vous n'ayez pas de fermetures remontant à la période de six mois à laquelle vous avez pensé au début. Au moins, lorsqu'il y a une recommandation de six mois, les gens ont une idée de ce qui va se passer.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, puis-je poser une question complémentaire sur la question de la durée de l'avis? J'ai reçu le 10 mars la dernière lettre concernant les fermetures. On y dit que conformément à la politique de fermetures des bureaux de poste qui ne rapportent pas assurant d'autres services, il a été décidé de fermer ces bureaux. C'est pas mal catégorique.

Envie-t-on une lettre de ce genre aux usagers dès le début? Les avertissez-vous avant de faire la décision en disant que vous étudiez la possibilité de fermer leur bureau de poste?

## [Texte]

**Mr. Bond:** No. In the sense of what has been done now it is after the decision has been made to close that the notice and the other actions would go forward.

**Mr. Benjamin:** What chance or opportunity has a patron or an M.P. or anybody else to discuss it with you, to meet with you, to make representations, to provide as much information as they can when the word they get is after you have already made the decision.

**Mr. Bond:** It was mentioned by the Minister that in this period of time we have had many, many cases of representation and these have certainly been instrumental in the decision to close an office being reversed.

**Mr. Benjamin:** It just seems to me that you start off on the wrong foot by coming out with a notice that says you have already decided. I have had three instances in my riding. The patrons just threw up their hands and said, "What is the use?" They just gave up even trying. I admit that two of the three cases really did not have a case, they were obviously ones that had to be closed. The third, I think, had a good case, at least to discuss it with you. A couple of them wrote to me and just said that they were not going to bother because you had already made up your mind.

**Mr. Bond:** When our officers initially go into the area—and let us assume that this is one which falls generally within the area of closing—their responsibility is to look it over and to determine whether a case remains for it to be closed or for it to be kept open. There is really nothing that can be done at this stage of the game. He looks it over; he talks with the postmaster. Based on that, a recommendation will be formulated at the local level and forwarded for consideration to headquarters. The decision will be made then based only on the facts that have come up on this. Actually, until and unless you have the decision to close, there is not much point really in going to the public. That has been the way that it has been dealt with.

**Mr. Benjamin:** There is always a point in going to the public.

**Mr. Bond:** Yes, I realize that.

**Mr. Benjamin:** May I ask, Mr. Chairman, if copies of representations, documents, petitions, letters and so forth that are sent by a member to the Postmaster General's office are passed on to the local inspectors or kept at headquarters?

**Mr. Bond:** Yes, the full information is passed back to the field with respect to what has been set forth and the parties that have been involved in the representations.

**Mr. Benjamin:** Then everyone in the Post Office Department that is involved in the investigation and

## [Interprétation]

**M. Bond:** Non. Jusqu'ici, l'avis a été envoyé une fois la décision prise.

**M. Benjamin:** Les usagers, les députés ou qui que ce soit, ont-ils l'occasion de discuter de la décision avec vous, de vous rencontrer, de faire des observations, d'obtenir des renseignements lorsqu'ils apprennent la nouvelle, une fois que la décision a été prise?

**M. Bond:** Le ministre a mentionné qu'à l'heure actuelle nous recevons un grand nombre d'observations et que certaines d'entre elles nous ont certainement fait revenir sur notre décision.

**M. Benjamin:** Il me semble que vous partez du mauvais pied en envoyant un avis lorsque les décisions ont déjà été prises. J'ai trois cas dans ma circonscription. Les usagers se sont dit qu'il ne valait même pas la peine d'essayer. J'admetts que dans deux des trois cas, il n'y avait pas de raisons de conserver le bureau de poste. Quant au troisième cas, il y aurait eu matière à discussion. Deux personnes m'ont écrit et m'ont dit qu'elles n'alleraient pas prendre de mesures parce que la décision était déjà prise.

**M. Bond:** Lorsque nos agents se rendent dans une région où le bureau devrait être fermé, ils doivent déterminer si il y a des raisons pour le garder.

On ne peut vraiment rien faire à ce stade. L'agent étudie la question, et parle avec le maître de poste. A la suite de cette enquête, une recommandation sera formulée sur le plan local et expédiée au bureau principal pour qu'on l'étudie. La décision se fondera uniquement sur les faits qui auront découlés de cette enquête. En réalité, jusqu'à ce qu'on ait pris la décision de fermer et à moins qu'on ne l'ait fait, il n'y a pas vraiment de raison de consulter le public. C'est la façon dont nous avons procédé.

**M. Benjamin:** Il y a toujours de bonnes raisons pour consulter le peuple.

**M. Bond:** Oui, je m'en rends compte.

**M. Benjamin:** Je voudrais savoir, monsieur le président, si des copies des documents, pétitions, lettres etc. qui sont envoyés par un député au ministre des Postes sont ensuite transmises aux inspecteurs locaux, ou si les conserve au siège administratif?

**M. Bond:** Oui, les renseignements sont renvoyés à l'endroit d'où ils proviennent.

**M. Benjamin:** Donc, tous les fonctionnaires du ministère des Postes qui s'occupent de l'enquête et de la

## [Text]

review of decisions making will have all the representations that have been made.

**Mr. Bond:** He is aware of all the facts that have been brought forward as a reason for keeping it open.

**The Chairman:** Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Mr. Chairman, as mover of the motion I believe I have the right to perhaps close debate on it.

**Mr. Portelance:** Excuse me, Mr. Horner. Before you go ahead I would like to ask a question concerning Mr. Benjamin. He received a letter on March 10 concerning the closing of one office.

**Mr. Benjamin:** I received it on March 12.

**Mr. Portelance:** Yes. How long would he have to make representations now to keep that open if he has a chance. Is the three months starting on the day that he received that letter or is it going to be closed in two or three days?

**Mr. Bond:** I do not know exactly what that letter says.

**Mr. Benjamin:** It is in the special list.

**Mr. Bond:** The time we are talking about would be from the time the action is taken in the field. This would be a matter of information to the member. I am not too sure just what the date of closing is in this particular case. Does it say?

**Mr. Portelance:** Does it say it in the letter?

**Mr. Benjamin:** No, it does not.

**Mr. Portelance:** It just said, "We are closing it".

**The Chairman:** Mr. Portelance, would you ask your questions through me please?

**Mr. Benjamin:** It just says that it has been decided to close these two post offices. As I explained before, I do not have three months. The investigation started some time prior to March 10. I do not have three months and neither do the patrons of these two post offices.

**Mr. Bond:** In this case it may be three months; it may be just short of that; I could not say. As I mentioned earlier the time that we are talking about would be three months from the time of initiating action at our field level, from when they have been advised that the decision to close has been approved.

## [Interpretation]

revision auront pris connaissance des observations qui auront été faites.

**M. Bond:** Ils connaîtront les raisons de tous ceux qui veulent garder le bureau de poste ouvert.

**Le président:** Monsieur Horner.

**M. Horner:** Monsieur le président, comme je suis l'initiateur, je crois avoir le droit de clore la discussion.

**M. Portelance:** Excusez-moi, monsieur Horner. Avant de continuer, je voudrais poser une question qui intéresse M. Benjamin. Il a reçu une lettre le 10 mars au sujet de la fermeture d'un bureau.

**M. Benjamin:** Je l'ai reçu le 12 mars.

**M. Portelance:** Oui. Combien de temps aurait-il maintenant pour faire des démarches en vue de maintenir le bureau de poste, s'il en avait l'occasion. Y a-t-il trois mois à partir du jour où il a reçu la lettre ou le bureau sera-t-il fermé dans deux ou trois jours?

**M. Bond:** Je ne connais pas exactement le contenu de la lettre.

**M. Benjamin:** Elle se trouve sur la liste spéciale.

**M. Bond:** Ce serait à partir du temps où l'on prend des mesures sur les lieux mêmes. Il s'agirait de renseignements pour le député. Je ne connais pas au juste la date de fermeture dans ce cas particulier. L'indique-t-on?

**M. Portelance:** La date est-elle mentionnée dans la lettre?

**M. Benjamin:** Non.

**M. Portelance:** On parle tout simplement de fermeture.

**Le président:** Monsieur Portelance, auriez-vous l'obligeance de poser les questions par mon entremise?

**M. Benjamin:** On mentionne simplement qu'on a décidé de fermer ces deux bureaux. Comme je l'ai expliqué auparavant, je n'ai pas trois mois. L'enquête a commencé quelque temps avant le 10 mars. Je n'ai pas trois mois, pas plus que les clients de ces deux bureaux de poste.

**M. Bond:** Dans ce cas particulier, il peut s'agir de trois mois peut-être un peu moins, je ne saurais dire. Comme je l'ai dit plutôt, il s'agirait de trois mois à partir du moment où nous commençons l'enquête sur les lieux mêmes, à partir du moment où on les a avisés que la décision de fermer avait été approuvée.

## [Texte]

**Mr. Portelance:** Definitely if a post office is to be closed in the riding of a member of Parliament, I think he should at least have a period of three months to defend it and take a position. If you get a letter and it is closed the next week, that is certainly not very fair to anyone.

**Mr. Faguy:** Certainly, Mr. Chairman, the intention is to give notice. Therefore, if there is no date mentioned in that letter I would apologize because surely you should be told that the post office is to be closed as of a certain date, so that you know exactly when it is going to be.

**Mr. Breau:** We never get the date.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, let us assume that you people are good enough to say that I have got three months from this date, and the patrons have three months—they are more important than I—from this date on this letter to make a representation to officials in our department. Obviously your investigation started some time prior to March 10 and I suspect it took two or three months to review from the time your inspectors went out to those areas, met with postmasters and so on. We are really talking about something that is going to take six months, which I think adds all the more weight to the arguments in support of the motion that is before us.

• 1055

**Mr. Faguy:** Mr. Chairman, I think it will make a difference if in studying this problem we become a little bit clear as to the wording, as to the meaning of our notice.

It seems to me that what you gentlemen are talking about is a notification to all concerned that we are considering to close another post office. This is quite different from saying, "We are closing down in three months from now".

**Mr. Benjamin:** Surely, the day that you decide that there is a post office that you feel may have to be closed, that is the day you send the letter to all the patrons, saying, "We are considering it; we are going to make investigations. If you wish to make representations, we will be glad to have them. We will be letting you know in three months' time what the decision is". Something like this.

**The Chairman:** Have you made your point, Mr. Benjamin?

**Mr. Benjamin:** I hope I did.

**Mr. Portelance:** Mr. Chairman, excuse me. On that same subject Mr. Benjamin mentioned before that after making representations, two of his post offices remained open. How much time did you have to do that?

## [Interprétation]

**M. Portelance:** Si l'on décide de fermer un bureau de poste dans la circonscription d'un député, je trouve qu'il devrait au moins avoir trois mois pour se défendre et prendre position. Si vous recevez une lettre et que le bureau est fermé la semaine suivante, ce n'est certainement pas très juste.

**M. Faguy:** Monsieur le président, on a l'intention de donner avis. Donc, si aucune date n'est mentionnée dans cette lettre, je m'en excuse parce qu'on devrait certainement mentionner que le bureau de poste doit être fermé à partir de telle date, de sorte que l'on sait exactement quand il sera fermé.

**M. Breau:** Nous n'obtenons jamais la date.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, supposons que vous, messieurs, ayez la bonté de nous dire que nous avons trois mois à compter de telle date, que ceux qui se servent du bureau de poste ont trois mois ils sont plus importants que moi à partir de la date mentionnée dans cette lettre pour faire une démarche auprès de notre ministère. Évidemment, votre enquête a commencé quelque temps avant le 10 mars et je suppose que vos inspecteurs ont pris deux ou trois mois pour enquêter, rencontrer le maître de poste, etc. Nous parlons en réalité d'un travail qui prendra six mois, ce qui ajoute, d'après moi, encore plus de poids aux arguments en faveur de la motion dont nous sommes saisis.

**M. Faguy:** Monsieur le président, je crois que ce sera quelque peu différent si nous donnons plus de précisions quant à la formule et la signification de notre avis.

Il me semble, messieurs, que vous parlez d'un avis à tous les intéressés leur annonçant que nous étudions la possibilité de fermer un autre bureau de poste. Ce n'est pas la même chose que de dire que nous allons fermer dans trois mois.

**M. Benjamin:** Le jour où vous décidez qu'un bureau de poste devrait être fermé, est celui où vous faites parvenir la lettre à tous les usagers dans laquelle vous dites que vous étudiez la possibilité et que vous allez enquêter. Vous leur dites que s'ils veulent s'objecter, vous serez heureux de les entendre et que vous leur ferez connaître la décision dans trois mois.

**Le président:** Avez-vous dit tout ce que vous vouliez dire monsieur Benjamin?

**M. Benjamin:** J'espère bien.

**M. Portelance:** Excusez-moi, monsieur le président. A ce sujet, M. Benjamin a mentionné auparavant qu'après certaines démarches, deux de ces bureaux de poste sont demeurés ouverts. Combien avez-vous eu de temps pour agir?

## [Text]

**Mr. Benjamin:** In one that I recall, after about six weeks of exchanging correspondence both with the Minister and the people in the area, the Minister relented and said, "We will just keep it open for the time being". That is the way he put it. I do not know how much longer they have, but as I recall his letter said that decision had been made not to close it at this time. He would not give me any figure as to how indefinite it would be about keeping it open. It took about six weeks of exchanging letters from the time I got the first letter from the Minister's office.

**Mr. Portelance:** It never closed?

**Mr. Benjamin:** Not yet.

**The Chairman:** I wonder if the Committee will agree with me to let the two motions stand till this afternoon. We could adjourn at 11 o'clock and come back at 3.30 this afternoon. Perhaps, if the Minister has had a chance to look the matter over on the week-end, he may come up with a compromise for all of us this afternoon. Would the Committee agree that we adjourn until 3.30 this afternoon?

**Some hon. Members:** Agreed.

## AFTERNOON SITTING

• 1542

**The Chairman:** Gentlemen, I see we have quorum.

We have Mr. Horner's motion before the Committee this afternoon and I would ask the Clerk to read it.

**Mr. McCleave:** Excuse me, Mr. Chairman, on a point of order. My understanding was that the Minister was going to be here to make some reference to it to help us before we voted. As neither the Minister nor the mover are here, could we not perhaps turn to other questions and await the arrival of both of them before we deal with it? Would that not be fair?

**Mr. Rock:** There was no question of the Minister's being here or having him come back for that purpose. The debate on this motion was going on until it petered out and until we adjourned. I do not think it was adjourned for the purpose of having the Minister here, was it?

**Mr. Macquarrie:** Mr. Chairman, with all due respect, our recollection is that the Chair indicated the Minister would be here this afternoon. We want to hear his view as to how he would receive this "six-month" point of view.

**Mr. Horner:** Oh, no, no; I want to speak.

## [Interpretation]

**M. Benjamin:** Dans un cas particulier, après avoir correspondu tant avec le ministre que les gens de l'endroit pendant six semaines, le ministre a dit qu'il maintiendrait le bureau de poste pour le moment. Il s'est exprimé ainsi. J'ignore pendant combien de temps le bureau demeurera ouvert, mais je me souviens qu'il disait dans sa lettre qu'on avait décidé de ne pas le fermer pour le moment. Il ne donnait pas plus de précisions au sujet du temps. Il a fallu écrire pendant à peu près six semaines à partir du moment où j'ai reçu la première lettre du bureau du ministre.

**M. Portelance:** Le bureau n'a jamais fermé?

**M. Benjamin:** Pas encore.

**Le président:** Le Comité serait-il d'accord pour que les deux motions demeurent en suspens jusqu'à cet après-midi? Nous pourrions lever la séance à 11 h. et revenir cet après-midi à 3 h. 30. Si le ministre a eu l'occasion d'étudier la question pendant la fin de semaine, il pourra peut-être revenir cet après-midi avec un compromis. Le Comité est-il d'accord pour que nous levions la séance jusqu'à 3 h. 30 cet après-midi?

**Des voix:** D'accord.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le président:** Messieurs, nous sommes en nombre. Nous étudions cet après-midi la motion de M. Horner que je demanderai au greffier de lire.

**M. McCleave:** Excusez-moi, monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je croyais que le ministre serait présent pour faire quelques commentaires au sujet de la motion pour nous aider avant de prendre le vote. Comme ni le ministre, ni le motionnaire ne sont ici, ne pourrions-nous pas passer à d'autres questions et attendre l'arrivée de ces deux messieurs avant d'en traiter? Ne serait-ce pas juste?

**M. Rock:** Il n'était pas question que le ministre soit ici ou qu'il revienne pour cette raison. La discussion au sujet de cette motion va continuer jusqu'à ce qu'elle s'arrête et que nous levions la séance. Je ne crois pas que la séance a été levée pour que le ministre soit présent, est-ce juste?

**M. Macquarrie:** Monsieur le président, sauf votre respect, nous nous souvenons que vous avez indiqué que le ministre serait présent cet après-midi. Nous voulons entendre son opinion concernant la période de six mois.

**M. Horner:** Non. Je veux parler.

## [Texte]

An hon. Member: That figures.

The Chairman: Do you want to speak on your motion, Mr. Horner?

Mr. Horner: Is the Committee prepared to put the motion now? Am I correct in that assumption?

The Chairman: Order.

Mr. Horner: Excuse me for being late, Mr. Chairman. I apologize to you and the Committee. Could you enlighten me as to whether or not we are going to put the motion without having the Minister's wisdom?

The Chairman: I tried to get hold of the Minister today and I could not. I have done all I could. I know he is busy. He negotiated . . .

Mr. Horner: In light of that fact, and in light of the motion following mine moved by Mr. Howe, could we not...

The Chairman: There is a point of . . .

Mr. Horner: Has the Committee reached a decision as to whether or not we should not just postpone dealing with the subject matter and maybe adjourn this afternoon?

I would urge the Committee to do that because I really—and I do not want to speak to the motion, really—but I do not think, in all sincerity to you, Mr. Chairman and the Committee, in my discussions with the Minister that he has any real objection to the motion. I have been led to believe by discussion with members—political members sitting opposite me at the present time, not necessarily opposite to many of my ideas—that they feel duty bound to oppose my motion.

I am certain, Mr. Chairman, that if the Minister were here he would explain very clearly that while he has some reservation to going to six months rather than three, he really has no objection to the six months and I am sure if he said that, those six members immediately opposite me would readily concede and agree that the motion is very good. On those grounds I would urge you, Mr. Chairman, to hold the motion in abeyance and let us proceed with Communications or adjourn the meeting. There is another day and we do not have to finish Committee Estimates until, I think, May 30 they suggested this morning. I urge the Committee to consider that point in any case.

## [Interprétation]

Une voix: Cela va de soi.

Le président: Voulez-vous parler au sujet de votre motion, monsieur Horner?

M. Horner: Ai-je raison de supposer que le Comité est disposé à voter maintenant?

Le président: A l'ordre.

M. Horner: Je m'excuse d'être en retard, monsieur le président. Pourriez-vous me dire si nous allons voter sans avoir entendu le ministre?

Le président: J'ai tenté d'atteindre le ministre aujourd'hui, mais sans succès. J'ai fait tout ce que j'ai pu. Je sais qu'il est occupé. Il a négocié . . .

M. Horner: En raison de ce fait et du fait que la motion suivant la mienne qui a été proposée par M. Howe, ne pourrions-nous pas . . .

Le président: Il y a . . .

M. Horner: Le Comité a-t-il décidé si oui ou non nous devrions remettre l'étude de cette question à plus tard et peut-être lever la séance cet après-midi?

J'encourage le Comité à le faire parce que vraiment—je ne veux pas parler de la motion—mais en toute sincérité, dans ma discussion avec le ministre je ne crois pas qu'il ait exprimé d'objection au sujet de la motion. Les discussions que j'ai eues avec des députés qui sont assis de l'autre côté à l'heure actuelle mais qui ne s'opposent pas nécessairement à plusieurs de mes idées—vont porter à croire qu'ils se sentent obligés en conscience de s'opposer à ma motion.

Je suis persuadé, monsieur le président, que si le ministre était ici, il expliquerait très clairement que bien qu'il ait certaines réserves pour prolonger la période à six mois il ne s'oppose pas vraiment à ce qu'elle soit de six mois et s'il disait cela je suis certain que les six députés qui sont assis devant moi approuveraient immédiatement la motion. Pour ces raisons, monsieur le président, je vous prie de laisser la motion en suspens et de parler plutôt des Communications, ou alors de lever la séance. Il reste un autre jour et nous n'avons pas à terminer les prévisions budgétaires avant le 30 mai, d'après ce qu'on a dit ce matin. J'exalte le Comité à en tenir compte.

• 1545

The Chairman: We could adjourn and have a meeting of the steering committee this afternoon.

Mr. Horner: Good.

Le président: Nous pourrions lever la séance et tenir une réunion du Comité directeur cet après-midi.

M. Horner: Très bien.

## [Text]

**The Chairman:** Would the Committee agree that we adjourn to the call of the Chair and we will have a steering committee meeting this afternoon?

**Mr. Skoberg:** I just wonder, Mr. Chairman, whether or not there are any specific questions that could be directed to the gentlemen we have with us today so long as we are here, and then I quite agree that we should adjourn and have a steering committee meeting. There may be one or two specific questions, although I do not have any myself.

**The Chairman:** Does anyone have questions?

**Mr. Benjamin:** I have two or three that I would like to ask if the Committee is agreeable that we sit for a little while.

**Mr. Portelance:** These gentlemen will not have to come back again.

**The Chairman:** So the Committee agrees that we will stand two motions that we have in front of us.

Motions allowed to stand.

**Mr. Horner:** We are going to meet this afternoon in the steering committee, so I will forego any questions I have at the moment in order to facilitate the steering committee.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I have three or four questions I would like to ask the gentlemen who are here from the Department. One or two of these may have been asked last week when I was not here, but I will take a run at them anyway.

First, I would like to know whether postmasters are at liberty to give their revenue figures to any person who asks for them. If I were to ask postmasters for the revenue figures at their post offices are they at liberty to give them?

**Mr. Faguy:** As far as I know, sir, there is no problem there, they should be able to give you the figures.

**Mr. Benjamin:** Fine, I wanted to check that out first in case there were any problems. I would not want to get a couple of postmasters in trouble if the figures they give me do not agree with those I get from the Department when they advise the closure of a post office.

I understand that the main criteria in post office closures are the whole business of revenue and cost. Where there is, in the opinion of the Department, a large loss or what seems to them to be too large a

## [Interpretation]

**Le président:** Le Comité serait-il d'accord pour que nous levions la séance lorsque je le demanderai et que nous tenions une réunion du Comité directeur ce après-midi?

**M. Skoberg:** Je me demande, monsieur le président s'il y a ou non des questions particulières qui pourraient être posées aux messieurs qui sont avec nous aujourd'hui puisque nous sommes réunis. Je suis d'accord pour que nous levions ensuite la séance et que nous tenions une réunion du Comité directeur. Il y aurait peut-être une ou deux questions particulières bien que je n'en ai pas posé moi-même.

**Le président:** Y a-t-il des questions?

**M. Benjamin:** J'en ai deux ou trois que j'aimerais poser si le Comité est d'accord pour que nous siégeons encore un peu.

**M. Portelance:** Ces messieurs n'auront pas à revenir.

**Le président:** Le Comité est donc d'accord pour que nous laissions en suspens les deux motions que nous sommes en train d'étudier.

Les motions sont réservées.

**M. Horner:** Nous nous réunirons cet après-midi en Comité directeur, donc je remets à plus tard les questions que j'ai maintenant afin de faciliter les choses pour le Comité directeur.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'ai trois ou quatre questions que j'aimerais poser aux messieurs du ministère. Il se peut qu'une ou deux d'entre elles aient été posées la semaine dernière.

J'aimerais d'abord savoir si les maîtres de poste sont libres de donner les chiffres de leur revenu à quiconque en fait la demande. Si je demande aux maîtres de poste de me donner ces chiffres, peuvent-ils me les donner?

**M. Faguy:** Autant que je sache, monsieur, il n'y a pas de problèmes, ils devraient pouvoir vous les donner.

**M. Benjamin:** Très bien, je voulais vérifier au cas où il y aurait eu des problèmes. Je ne veux pas causer d'ennuis à quelque maître de poste si les chiffres qu'il me donne ne concordent pas avec ceux que je reçois du ministère lorsqu'on m'avertit de la fermeture d'un bureau de poste.

Si je comprends bien, les principaux critères gouvernant la fermeture d'un bureau de poste concernent la question des recettes et des frais. Lorsque d'après le ministère, les pertes sont trop considérables pour qu'il

## [Texte]

loss to make it worthwhile to keep it open, the decision is made to close. This is the main criterion, is it not? There is very little else that might enter into your decision; it is a matter of how much the revenue is and what the costs are.

**Mr. Faguy:** That is right, it is the volume of mail, yes.

**Mr. Benjamin:** Right. Would you tell me why revenue from a lockbox or any kind of mailbox rentals, money order fees are not included in the revenues for post offices?

**Mr. G. M. Sinclair (Assistant Deputy Postmaster General, Finance and Marketing):** This question was answered before with respect to money order fees. It has been the traditional practice of the post office because the money order system has been considered to be a national system, not to apportion the revenue to the individual offices. But this is being changed for future reporting and the individual offices will receive credit for the money order fees they collect.

**Mr. Benjamin:** And what about the lockbox rentals?

**Mr. Bond:** We do not have lockboxes at the smaller offices. We have lockboxes generally at our semi-staffed and staffed post offices, but not at the small revenue post offices.

**Mr. Benjamin:** The small rural post office.

**Mr. Bond:** That is correct. Some small rural post offices may now have a few boxes of their own, but I am not aware of these. Over the years these have been slowly taken out of existence; and I am talking about the last 15 years.

**Mr. Benjamin:** I mean any kind of a box that you pay rental on, whether it is a combination lock or a key lock or whatever that . . .

**Mr. Bond:** No, we have no boxes like that in the small revenue post office that is under discussion today.

**Mr. Benjamin:** Well . . .

**Mr. Bond:** One comment here. The small revenue post office does not have lockboxes.

• 1550

**Mr. Benjamin:** All right, but they collect rentals for mailboxes. I am wondering if we . . .

**Mr. Bond:** We are not perhaps talking about the same thing now. What boxes are you . . .

## [Interprétation]

vaille la peine de conserver le bureau de poste, on décide de le fermer. Il s'agit du principal critère n'est-ce pas? Très peu d'autres éléments peuvent entrer en jeu lorsque vous prenez votre décision; il s'agit de connaître les recettes et les frais.

**M. Faguy:** C'est exact, il s'agit du volume de courrier.

**M. Benjamin:** Très bien. Pourriez-vous me dire pourquoi le revenu des cases postales ou de tout autre genre de location de mandats-poste ne sont pas compris dans les revenus des bureaux de poste?

**M. G. M. Sinclair (sous-ministre adjoint des postes, Finances et Commercialisation):** On a déjà répondu à cette question lorsqu'on a traité des tarifs de mandats-poste. Parce que le système des mandats-poste est considéré comme un système national dans les bureaux de poste, la tradition veut que l'on ne repartisse pas le revenu dans les bureaux individuels. Il est question de modifier le système en vue de rapports futurs et les bureaux individuels se verront attribuer le crédit des tarifs de mandats-poste qu'ils auront recueillis.

**M. Benjamin:** Que dire de la location des cases postales?

**M. Bond:** Il n'y a pas de cases postales dans les petits bureaux. En général, il y a des cases postales dans les bureaux de poste où nous avons du personnel, mais non dans les bureaux de poste à revenu plus modeste.

**M. Benjamin:** Dans le bureau de poste rural.

**M. Bond:** C'est exact. Certains petits bureaux de poste ruraux ont peut-être quelques cases, mais je ne suis pas au courant. Au cours des 15 dernières années, on a peu à peu retiré les cases de ces endroits.

**M. Benjamin:** Je parle de n'importe quel genre de case que l'on loue qu'il s'agisse d'une case fermant avec un cadenas ou une clé ou . . .

**M. Bond:** Non, nous n'avons pas de cases de ce genre dans les bureaux de poste à revenu modeste dont nous parlons aujourd'hui.

**M. Benjamin:** Alors . . .

**M. Bond:** Je veux faire un commentaire. Les bureaux de poste à revenu modeste n'ont pas de cases postales.

**M. Benjamin:** Très bien, mais ils louent des boîtes à courrier, je me demande si nous . . .

**M. Bond:** Nous ne parlons peut-être pas de la même chose. De quelles cases?

## [Text]

Mr. Benjamin: I mean the little box you rent in a post office that your mail is put into.

## [Interpretation]

M. Benjamin: Je parle de la petite case que l'on loue dans un bureau de poste et dans laquelle on place votre courrier.

Mr. Bond: They are the ones I am talking about.

Mr. Benjamin: All right then. I am sure you are incorrect because every rural post office in my constituency has those boxes for rent. In fact, you people were good enough to give me the revenue of two post offices, one was \$84 a year and the other at \$200 a year, which is not counted in the revenue picture of that post office.

M. Bond: Je parle aussi de ces cases.

M. Benjamin: Très bien alors. Je suis certain que vous avez tort parce que chaque bureau de poste rural dans ma circonscription loue ces cases.

En réalité, vos gens ont été assez bons pour me fournir les recettes de deux bureaux de poste, l'une d'elles étant de \$84 par année et l'autre \$200 par année, et ces montants ne figurent pas dans le détail des recettes de ce bureau de poste.

Mr. Rock: Ask him if he needs a box number.

M. Rock: Demandez-lui s'il a besoin de numéro de case.

Mr. Benjamin: Yes, there is a number on it and you pay a rental for it each year.

M. Benjamin: Oui, les cases portent un numéro et on charge un loyer à chaque année.

Mr. Rock: And you put the mail inside that box.

M. Rock: Et vous déposez le courrier à l'intérieur de la case.

Mr. Benjamin: Yes, that is the one.

An hon. Member: It belongs to the post office.

The Chairman: Order, please. Mr. Bond.

Mr. Bond: I come back to the comment I made before that I am not aware of small revenue post offices having these lockboxes. Now, this may be something that he has himself that have been there for years . . .

M. Benjamin: Oui, c'est exact.

Une voix: Il appartient au bureau de poste.

Le président: A l'ordre s'il vous plaît. Monsieur Bond.

M. Bond: J'ai dit tout à l'heure que je n'étais pas au courant des petites recettes des bureaux de poste qui possèdent ce genre de boîte. Or, il arrive qu'ils ont été loués pendant plusieurs années . . .

Mr. Benjamin: But they belong to the Post Office Department.

M. Benjamin: Elles appartiennent cependant au ministère des postes.

Mr. Bond: No, they are not.

M. Bond: Non, elles n'y appartiennent pas.

An hon. Member: Who gets the money?

Une voix: Qui reçoit l'argent?

Mr. Benjamin: Well, Mr. Chairman, the witness may not be aware of the letter I have from the Minister in which he says lockbox rentals and money order fees are not included in these revenues.

M. Benjamin: Eh bien, monsieur le président, le témoin ignore peut-être que je possède une lettre venant du ministre où ce dernier affirme que les recettes provenant de la location des cases et de mandats-poste ne sont pas incluses dans ses revenus.

Mr. Bond: Yes, I understand that.

M. Bond: Oui, je comprends.

Mr. Benjamin: These are convenience facilities which are operated at a loss to the Department. Now, sir, that means the lockboxes are owned by the Post Office Department. I do not know of any postmaster who owns lockboxes.

M. Benjamin: Il existe certaines commodités qui sont exploitées à perte par le ministère. Cela signifie monsieur, que les cases sont la propriété du ministère des Postes. Je ne connais aucun maître de poste qui soit propriétaire de cases.

Mr. Bond: No, no. That is correct. I do not know the exact offices you are referring to and it may be that these would be big enough to have lockboxes

M. Bond: Non non. C'est exact. Je ne connais pas précisément les bureaux de poste dont vous parlez et peut-être qu'ils sont assez importants pour posséder de

## [Texte]

but it does not seem reasonable to me that they would have them and this is the point I am making.

**Mr. Benjamin:** Well, I must be frank with you. Every darn one of them has them. In fact, of the 11 that are already closed in my constituency, all had lockboxes and the revenue shown for them was for postage only; no credit was given to that office for any revenue on money order fees or lockboxes. In fact, is credit given to those offices for revenue on registrations, C.O.D. charges, special delivery charges, any excise stamps sold? Is there any credit given to those offices for that kind of revenue?

**Mr. Sinclair:** The only credit given to them for revenue is for postage stamp sales; they do not handle excise taxes as such now. Again, the absence of lockbox rentals wherever they may occur being included in the stated revenue for any post office in the year is a historical concept that has been in the post office for years. There is no good reason why it could not be allocated and is in fact available to individual post offices.

● 1555

**Mr. Benjamin:** Well, then, the point I am getting at, Mr. Chairman, is that in the communications I have had from the Minister's office and I want to say I am grateful for the notices he has given me, the revenue is always given and it does not include the revenues from lockboxes and from money order charges. This presents a much more unfair picture as to what the revenues and costs are at each of those points and it makes, in some of these instances, a substantial difference.

To be specific, at the post office in Grand Coulee which the Minister wants to close, the lockbox revenue is \$200 a year which would bring their yearly revenue up to the \$800 figure instead of the \$500-old figure. There is no operation cost on the lockboxes. Those things have been paid for, years and years ago. It is found money, surely.

**An hon. Member:** But it costs money to service them.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, the point I am trying to get to is that in this whole procedure of closing post offices an imperfect and, I submit, an improper picture of revenues of these post offices has been provided to the public and to members of Parliament, an incomplete picture. When those total revenues are allocated to each individual office and are compared to costs, in the majority of cases you might still be showing losses but the losses are substantially less. Secondly, I do not think the Department is showing sufficient regard to additional costs for rural route services and the additional mail handling that is required at your central post offices.

## [Interprétation]

cases postales, mais il me semble anormal qu'ils en possèdent effectivement et c'est sur ce point que je veux insister.

**M. Benjamin:** Eh bien, je dois être franc. Chacun de ces bureaux possède un casier postal. En fait, sur les 11 bureaux qui ont été fermés dans mon comté, tous avaient un casier postal et leurs recettes provenaient uniquement des frais de port; aucun bureau n'affichait de recettes provenant des mandats-poste ou des cases postales. J'aimerais savoir si ces bureaux de poste avaient réalisé des gains sur les lettres recommandées, les frais de P.S.L., les livraisons par express, ou la vente de timbres d'accise? Ces bureaux de poste ont-ils eu des revenus provenant de ces sources?

**M. Sinclair:** Leur unique recette provenait des ventes de timbres postaux. Ils ne vendent pas de timbres d'accise. Si leurs recettes provenant de la location de cases postales ne figurent pas dans l'état des revenus annuels des bureaux de poste, c'est que c'est une tradition qui remonte loin au ministère des Postes. Je ne vois aucune raison pour laquelle ces recettes ne devraient pas figurer puisque chaque bureau de poste en possède.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je veux souligner que dans les renseignements que je reçois du bureau du ministre, et je profite de l'occasion pour le remercier, le détail des recettes ne montre pas les sommes reçues pour l'allocation des cases postales et pour les droits de mandats-poste. Nous avons donc une image incomplète des recettes et des frais courus pour chacun de ces articles et dans quelques-uns de ces cas, l'écart est important.

Par exemple, au bureau de poste de Grand Coulee que le ministre veut faire disparaître, les recettes provenant des cases postales s'élèvent à \$200 par année en sorte que le revenu total annuel serait \$800 au lieu de \$500. L'entretien des cases postales ne coûte rien. Elles ont été payées il y a plusieurs années et elles rapportent de l'argent.

**Une voix:** Mais il en coûte quelque chose pour les entretenir.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, avant de procéder à la fermeture de certains bureaux de poste je crois que l'on a présenté au grand public et aux députés, une image imparfaite de l'état des recettes de ces bureaux. Lorsque l'on compare les frais et les recettes globaux de chacun des bureaux, la majorité d'entre eux peuvent afficher des pertes mais ces pertes sont bien inférieures. Ensuite, je ne pense pas que le ministère tienne suffisamment compte des frais supplémentaires pour les services de routes rurales et les frais supplémentaires de manutention aux bureaux de poste centraux.

## [Text]

I believe some handlings are additional to what you would have if these post offices were left open. Can you not provide the Committee with a fuller criterion of what you will use in the process of examining these post offices?

**Mr. Sinclair:** As I mentioned before, the money order fees will be taken into account in all revenues for individual post offices and the lockboxes can also be done in much the same fashion. Many of these small post offices have very limited revenues. I should point out at this time that the only revenue attributable to the small post office from the money order business would be the fee charged on the money order itself and not the face value of the money order.

**Mr. Benjamin:** Right. The fees. I used to sell them. May I give you an example. Sorry, Mr. Chairman, if the Committee will be patient with me a bit longer. Again I want to use a specific example . . .

**The Chairman:** Could we pass to another member for a while, while you search?

**Mr. Benjamin:** Yes, go ahead. I will follow Mr. Macquarie. All my mail is getting mixed.

**Mr. Macquarie:** I will fill in while he goes through his files just for a moment, Mr. Chairman. Mr. Chairman, I would like to follow through and suggest that in this computation and compilation that Mr. Benjamin is bringing forward the new rates be considered too because, as I understand it, everything has gone up including the rental of a key that was in the wretched little box.

What I had in mind was a specific problem and I think Mr. Sinclair might be the man to deal with this. I would like to know what happened to the postal clerk who in dealing with money orders finds himself short of funds, funds that are not in exact balance with what should be there. What is the procedure there? What happens when he discovers that he has more than enough? I have had certain suggestions made to me that the system there is a bit strange, to say the least.

**The Chairman:** Mr. Sinclair.

**Mr. Sinclair:** When there is a shortage in his funds on hand, like most other bank tellers he is required to make it up. If there is an overage, the practice is now that he is required to disclose that. However, in the not too distant past in some offices, overages were deposited in some sort of an office fund which was later used to offset shortages should they occur.

**Mr. Macquarie:** When was the change in procedure made? With what results and for what reasons?

## [Interpretation]

Je ne crois pas que l'on ait tenu compte de certaine manutention supplémentaire dans ces bureaux de poste. Ne pourriez-vous pas présenter au Comité un tableau plus complet des critères que vous utiliserez pour examiner la situation de ces bureaux de poste?

**M. Sinclair:** Comme je l'ai dit tantôt, les droits de mandats-poste seront comptés dans les revenus globaux de chaque bureau de poste et il en sera de même pour les cases postales. Beaucoup de ces petits bureaux ont des revenus limités. Je devrais souligner ici que les seuls revenus que reçoivent les petits bureaux de poste en envoyant des mandats-poste, seraient constitués par le droit imposé sur le mandat lui-même et non la valeur nominale du mandat-poste.

**M. Benjamin:** D'accord. Je vais vous donner un exemple de ces droits. Je regrette, monsieur le président, et demande aux membres du Comité d'être patients. Je veux vous fournir un exemple précis ...

**Le président:** Je vais passer la parole à un autre député pendant que vous faites vos recherches.

**M. Benjamin:** D'accord. J'attendrai après M. Macquarie. Mon courrier est tout mêlé.

**M. Macquarie:** Pendant ce temps, j'en profite monsieur le président. Je crois que dans les calculs et la compilation que nous présentera M. Benjamin, on devrait tenir compte des nouveaux tarifs, vu que la plupart ont augmenté y compris la location de la clé de cette misérable petite boîte.

Cependant, je veux poser une question précise et je pense que M. Sinclair pourrait m'en donner la réponse. J'aimerais savoir ce qu'il advient au commis qui s'occupe des mandats-poste et s'aperçoit tout à coup qu'il lui manque de l'argent, qu'il ne possède pas la somme qu'il devrait avoir. Qu'arrive-t-il alors? Que se passe-t-il s'il se rend compte qu'il en a trop? J'ai entendu dire que le système fonctionnait d'une manière étrange.

**Le président:** Monsieur Sinclair.

**M. Sinclair:** Lorsque sa caisse ne balance pas, à l'instar de tous les autres commis de banque, il doit combler le déficit. S'il constate un surplus, il est tenu d'en faire part. Cependant, jusqu'à tout dernièrement, on avait pris l'habitude de déposer ces surplus dans une sorte de caisse qui servait ensuite à compenser les pertes pouvant se produire.

**M. Macquarie:** Quel sont les changements que l'on a apportés? Quel sont les résultats et la raison de ces changements?

## [Texte]

**Mr. Sinclair:** I cannot quote the exact date that we made the change in procedure in 1969 that all overages would be disclosed in mid-1969.

**Mr. Macquarrie:** And after disclosing them are they forwarded then to head office to fight the deficits? Or what happens?

• 1600

**Mr. Sinclair:** You might say that, sir, yes.

**Mr. Macquarrie:** I need not tell you the representation that I received—that when we are low we are on our own and when we are up we are working for the Post Office Department.

**Mr. Sinclair:** Some postmasters apply a very rigid rule in this regard. The overage is really something that has occurred to the detriment of the public and therefore should not go to the personal enhancement of individuals on a cash desk.

**Mr. Macquarrie:** And yet if we want to be moralistic about it, both the overages and the underages occur as the result of human error.

**Mr. Sinclair:** Yes. I personally agree with the point you are trying to make, that within reason overages and shortages should be absorbed but a record should be kept of the results of individuals.

**Mr. Macquarrie:** Is this question at the time in any way still an open one?

**Mr. Sinclair:** I am sorry but I do not understand the content of the question.

**Mr. Macquarrie:** Are you still looking at the other?

**Mr. Sinclair:** Yes, sir, very much. The whole aspect of the security of cash within the Post Office system is under scrutiny at the present time.

**Mr. Macquarrie:** I see the reason for one not wanting to make it easy to have underages but at the same time I would think there might be somewhere along the line a measure whereby the employer takes some sort of compassionate attitude toward one of its employees.

**Mr. Sinclair:** There is certainly room for this point of view but operating in approximately 10,000 localities and handling a high cash content, either in postage stamps or in actual cash, requires some pretty stringent measures just to maintain ordinary security.

## [Interprétation]

**M. Sinclair:** Je ne connais pas la date exacte mais je peux vous dire que les changements ont eu lieu en 1969 et que tous les surplus ont été dévoilés au milieu de 1969.

**M. Macquarrie:** Les surplus ont-ils été envoyés au bureau de poste central pour combler le déficit? Qu'est-ce qu'on en a fait?

**M. Sinclair:** C'est à peu près à cela qu'ils servent.

**M. Macquarrie:** Je n'ai pas besoin de vous dire qu'on m'a déjà fait remarquer que lorsqu'il y a un manque d'argent et lorsqu'il y a un surplus, nous travaillons pour le ministère des Postes.

**M. Sinclair:** Certains maîtres de postes ont eu une attitude très sévère à ce sujet. Tout surplus d'argent va à l'encontre du public et c'est pourquoi il ne doit pas servir les intérêts personnels des fonctionnaires.

**M. Macquarrie:** Si nous voulons adopter une attitude très moralisante, il faudrait dire que les excédents et les manques d'argent sont le fruit des faiblesses humaines.

**M. Sinclair:** En effet. Personnellement, je suis d'accord que dans une certaine mesure, les surplus et les manques devraient être épousés, mais je crois qu'on devrait tenir des dossiers à ce sujet.

**M. Macquarrie:** Cette question est-elle encore à l'étude?

**M. Sinclair:** Je n'ai pas bien compris la question.

**M. Macquarrie:** Cherchez-vous d'autres solutions?

**M. Sinclair:** Certainement, monsieur. Nous sommes en train d'étudier toute la question de la sécurité des liquidités à l'intérieur du Système des postes.

**M. Macquarrie:** Je crois comprendre pourquoi on ne veut pas que des manques d'argent se produisent, je crois discerner une certaine attitude compatissante de l'employeur à l'égard de ces employés.

**M. Sinclair:** C'est sûrement un point de vue qu'il faudra envisager, mais le fait de fournir des services dans environ 10,000 localités et le fait de s'occuper de sommes d'argent considérables, soit sous forme de timbres ou d'argent liquide, exige des mesures assez sévères simplement pour des raisons de sécurité normales.

## [Text]

**Mr. Macquarie:** Do you think your new money orders are going to make it easier or more difficult to have underages?

**Mr. Sinclair:** With respect to the type of overages or shortages we are discussing here, I do not think the new money order system has any effect upon them because it merely relates to the collection of a proper amount over the counter or the making of change, where the overage and shortage really occurs.

**Mr. Macquarie:** Is this shortage in an average year's operation very large?

**Mr. Sinclair:** I do not have a figure at hand right at the moment, sir.

**Mr. Macquarie:** I would be interested in having some approximation as to what it is.

**Mr. Sinclair:** Yes.

**Mr. Macquarie:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, did you find your file?

**Mr. Benjamin:** Yes, I was looking for the specific example I wanted to cite as an illustration for the earlier part of my questions.

In the case of a particular post office, Grand Coulee, Saskatchewan, in one letter I received notice of closure and in a subsequent one the Department shows a revenue of \$585 a year for 1969. The figures I have from the postmistress show a total revenue of \$987.69, including money order fees, lockbox rentals and stamp sales. That is still around \$900 more than what you are paying for salary there. From the answers you have given, can I take it that from now on revenue from lockbox rental will be included in the revenue for any post office under consideration for closing?

**Mr. Sinclair:** Yes.

**Mr. Benjamin:** And will you also do that retroactively. Will you include . . .

**Mr. Sinclair:** Yes.

**Mr. Benjamin:** . . . the ones we are corresponding about now?

What about where as a last resort a postmaster agrees or suggests taking a salary reduction in order to keep the post office open—when all else fails to convince you people? Would this be sufficient to convince you to keep it open?

**Mr. Faguy:** I know this question was asked of the Minister last week and he certainly was not ready to

## [Interpretation]

**M. Macquarie:** Croyez-vous que les nouveaux mandats de poste vont résoudre ou amplifier le problème des manques d'argent?

**M. Sinclair:** Je ne pense pas que le nouveau système de préparation des mandats ait quelque effet sur le problème des surplus ou des déficits que nous sommes en train de discuter parce que tous les surplus proviennent d'échanges d'argent liquide qui ont lieu aux guichets des bureaux.

**M. Macquarie:** Est-ce que les manques d'argent au cours d'une année moyenne sont très considérables?

**M. Sinclair:** Je ne peux pas vous donner de chiffres exacts pour le moment.

**M. Macquarie:** J'aimerais quand même avoir une idée du montant.

**M. Sinclair:** Oui.

**M. Macquarie:** Merci.

**Le président:** Monsieur Benjamin, avez-vous démêlé vos dossiers?

**M. Benjamin:** Oui, je cherchais l'exemple précis que je veux citer pour illustrer la première partie de mes questions.

Dans le cas du bureau de poste de Grand Coulee, en Saskatchewan, j'ai reçu des lettres et dans l'une d'elles, le ministère indique qu'en 1969, les recettes se sont élevées à \$585. Or, les chiffres que m'a fournis la maîtresse de poste révèlent un montant de \$987.69 provenant de droits sur les mandats-poste, de la location des cases, et de la vente des timbres. Ce chiffre de base est d'environ \$900 de plus que le salaire que vous payez là-bas. D'après les réponses que vous avez fournies, dois-je comprendre que les recettes provenant de la location des cases seront incluses dans les recettes de tous les bureaux de poste que l'on envisage de fermer?

**M. Sinclair:** Oui.

**M. Benjamin:** Et cette somme figurera-t-elle d'une manière rétroactive?

**M. Sinclair:** Oui.

**M. Benjamin:** Celle qui figure dans les lettres?

Qu'arriverait-il si un maître de poste acceptait une réduction de traitement pour que le bureau de poste continue de fonctionner, étant donné qu'aucune autre considération ne peut vous convaincre? Serez-vous convaincu après ceci?

**M. Faguy:** Je sais que l'on a posé cette question au ministre la semaine dernière, et il n'est sûrement pas

## [Texte]

consider a reduction of salary in exchange for keeping the post office open. He rejected this.

## ● 1605

**Mr. Benjamin:** What about a situation where a decision was made to close a post office; you were persuaded not to close it; and you advertised for a new postmaster at a reduction of \$600 a year in the salary?

**Mr. Bond:** That reduction in salary well might have been as the result of a regrading of the office. The salary paid to a postmaster is based on the units of work and post offices are checked periodically to determine if the workload has stayed the same. If they stay the same, all right, they stay where they are; if there is an increase in workload, this is acknowledged, if it is large enough, with a move to the next higher grade. On the other hand, when you check a post office and find that the workload has dropped off, with the present postmaster no action normally is taken, but if there is a change in postmaster then the office would be advertised at the lower level.

**Mr. Benjamin:** How often do you regrade post offices?

**Mr. Bond:** It is a continuous process. The district officials try to cover this on a two to three-year basis. Normally if an office is being advertised because of a vacancy there is always a cursory check done immediately to determine if the economy of the area is still the same and there have been no changes. If there have been no changes then they go ahead with the competition. But often this cursory check will bring to light the fact that there has been a change and then they will make a detailed survey to determine if it is in the same grade or a different one, either up or down.

**Mr. Benjamin:** Are the number of patrons and the amount of revenue considered in the grading of a post office?

**Mr. Bond:** No. What comes in here is the unit of work, the amount of work that flows through that office—the sale of money orders, registrations, parcel post, the number of items mailed thereto and delivered therefrom. It has to do with the volume of mail.

**Mr. Benjamin:** That is the only criteria in the grading?

**Mr. Bond:** Yes.

**Mr. Benjamin:** You could have a situation then where a post office with a smaller number of patrons might have a larger unit of work and it would be a higher salaried job. Is that not correct?

## [Interprétation]

disposé à envisager une diminution des traitements en échange du maintien du bureau de poste. Il a rejeté cette solution.

**M. Benjamin:** Que pensez-vous d'une situation comme celle-là? Vous aviez décidé de fermer un bureau de poste, puis vous êtes revenu sur votre décision et vous avez ouvert un concours pour un maître de poste à un traitement réduit de \$600 par année?

**M. Bond:** Cette réduction de traitement pourrait bien relever d'un nouveau classement du bureau. Le traitement de maître de poste est fixé d'après les tâches à accomplir et périodiquement, on visite les bureaux de poste pour s'assurer que les tâches n'ont pas changé. Si le volume des tâches est resté le même, on ne change rien, mais s'il a augmenté, on en prend note et si cela en vaut la peine, le bureau est classé à un échelon supérieur. Par contre, si on constate que le volume des tâches a diminué dans un bureau de poste, normalement, le traitement du maître de poste reste le même, mais si l'on doit engager un nouveau maître de poste, le traitement du nouvel employé pourra être inférieur.

**Mr. Benjamin:** Quand procédez-vous au classement de bureaux de poste?

**M. Bond:** C'est un processus continual. Les fonctionnaires régionaux essayent de le faire tous les deux ou trois ans. En temps ordinaire, si une vacance se produit à un bureau, on fait toujours un examen rapide pour déterminer si la situation économique est toujours la même. Si on ne constate aucun changement, le concours est alors affiché. Mais très souvent, cet examen rapide, révèle que la situation a évolué et on procède ensuite à un examen détaillé pour déterminer s'il faut reclasser le bureau.

**Mr. Benjamin:** Est-ce que l'on tient compte du nombre des clients du bureau et du montant des recettes lors du reclassement des bureaux?

**M. Bond:** Non. On s'occupe surtout du volume des tâches à accomplir, de la quantité de travail exigé par la vente des mandats-poste, la recommandation des lettres, la manutention des colis, et le nombre de pièces de courrier qui entrent ou sortent du bureau. Autrement dit, on tient compte du volume du courrier.

**Mr. Benjamin:** Est-ce là le seul critère de votre appréciation?

**M. Bond:** Oui.

**Mr. Benjamin:** Il pourrait arriver cependant que la clientèle d'un bureau de poste ne soit pas assez importante, mais que le volume du travail soit considérable, ce qui voudrait dire que le traitement serait plus élevé. Est-ce exact?

## [Text]

**Mr. Bond:** This is possible, obviously, because another community might be very close to a major centre with the people conducting most of their postal business at the major centre. This is the type of thing that can develop, yes.

**Mr. Benjamin:** The last three love notes I had from you fellows concerned three different situations. For a post office with 65 customers and \$550 revenue the salary is \$2,000 a year, for one with 51 customers the salary is \$2,200; and for one with 44 customers the salary is \$2,800. There just did not seem to be any reason for this. But if you are using units of work only, then obviously the number of patrons and revenue . . .

**Mr. Bond:** It has an impact on it. It can have an impact, obviously.

**Mr. Benjamin:** On your grading?

**Mr. Bond:** If they are all there and all doing their business in the same community it will have an impact, but if they are living there but doing their business elsewhere it will have an impact elsewhere.

**Mr. Benjamin:** Would you consider regrading post offices that were being considered for closure?

**Mr. Bond:** I do not know why we would be doing that. I cannot understand, if an office is being considered for closing, why we would be wanting to regrade it.

**Mr. Benjamin:** I have one instance about which I already have written the Minister as a last resort because the Department could not be persuaded. The postmistress volunteered—she wrote to me and said that she would be quite happy to take \$600 a year less salary, if this would persuade you to keep it open. What I am asking is whether you would go and regrade that post office as a \$1,200 a year salaried post office instead of an \$1,800 one.

**Mr. Bond:** No.

**Mr. Benjamin:** Why not.

**Mr. Bond:** The Minister spoke to this actual question in previous hearings and, basically, it is not the wish of this Department to proceed along those lines.

**Mr. Benjamin:** Well, here is an employee whose income, combined with that of her husband's is \$425 a month and what the Post Office Department is doing is putting them into a poverty situation. There is no employment, they are supporting two children, her husband has a job in the city nine miles away, and you

## [Interpretation]

**M. Bond:** C'est tout à fait possible, parce qu'il peut arriver qu'une localité soit située très près d'un grand centre et que les gens aillent naturellement au bureau de ce grand centre. C'est le genre de situation qui peut se produire.

**M. Benjamin:** Les trois derniers billets doux que j'ai reçus de vous messieurs, visaient trois situations différentes. Pour un certain bureau de poste avec 65 clients et des recettes de \$550, le traitement est de \$2,000 par année; pour un autre bureau de 51 clients, le traitement est de \$2,200; enfin au dernier bureau, on compte 44 clients et le traitement est 2,800. Je ne vois pas de raison qui expliquerait cette disparité. Cependant, si vous considérez le volume du travail seulement, il est évident que le nombre de clients et le montant des recettes . . .

**M. Bond:** C'est une chose que l'on considère certainement.

**M. Benjamin:** Lorsque vous procédez au classement?

**M. Bond:** Les résultats ne seront pas les mêmes si tous les bureaux sont situés dans la même localité et que les employés résident dans cette localité, que s'ils vivent dans la même localité, mais que le bureau de poste est situé ailleurs.

**M. Benjamin:** Envisagez-vous que reclasser les bureaux de poste qui sont censés disparaître?

**M. Bond:** Je ne vois pas pourquoi nous agirions ainsi. Si un bureau de poste est censé disparaître, pourquoi donc le reclasser.

**M. Benjamin:** Je peux citer l'exemple d'un bureau au sujet duquel j'ai déjà écrit au ministre, parce que le ministère ne voulait rien entendre. La maîtresse de poste m'a envoyé une lettre me disant qu'elle accepterait de voir son traitement réduit de \$600 par année pour que le bureau reste ouvert. J'aimerais savoir si vous seriez disposé à reclasser ce bureau à un traitement de \$1,200 par année au lieu de \$1,800.

**M. Bond:** Non.

**M. Benjamin:** Pourquoi pas?

**M. Bond:** Le ministre a déjà parlé de cette question alors qu'il comparaisait devant le Comité et il a bien précisé que le ministère n'entendait pas procéder ainsi.

**M. Benjamin:** Ma foi, j'ai ici l'exemple d'une employée dont le revenu mensuel, réuni à celui de son mari, s'élève à \$425 par mois et le ministère est en train de les jeter dans la misère. Elle ne peut trouver d'autre emploi, elle a deux enfants et son mari travaille dans une ville située à neuf milles de là. Si vous leur en-

## [Texte]

knock off \$150 a month which leaves them with \$275 a month, his income, on which to support a family.

She thinks they could struggle by if she did not lose all her income. She suggested to me that she would be willing to take \$600 a year less in order not to lose all this income that she gets as a postmistress. Are there any human beings in the Post Office Department who consider such things?

• 1610

**Mr. Bond:** Yes, we like to think that we are as human as other people, if I might make that comment. Actually, in many of these instances the decision to continue an office has been made with respect to the individual who is there now as postmaster, and individual close to retirement or in particular circumstances and we may say, "For the time being let us run this one on". We have done this, but there are a wide range of circumstances that could apply. As I mentioned earlier, our Minister has indicated to this group that this is the way he has looked at it and this is his particular position on this question you have raised.

**Mr. Benjamin:** I might still have some hope on this one then. He has not answered me yet.

I have another question, Mr. Chairman. In the case of a postmaster who is due to be retired soon, what is the outside date at which he would agree to keep it open?

**Mr. Bond:** We would look at two or three years. Obviously this is not a hard and fast figure depending on particular circumstances that might say you could go a little beyond that, but two or three years is generally what we are looking at.

**Mr. Benjamin:** Fine then there is another one here I have some hope on.

**The Chairman:** Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, probably I had an unusual situation in my area with regard to a post office and I would like to ask who makes the decision with regard to building new post offices?

**Mr. Bond:** The decision to build a post office or to lease a post office is one that is taken within the Department. The Department of Public Works act as our agents in this area. At the lower level the decision to build or lease has been left with the Public Works Department. It is when we get up into the staff post offices that we come to a decision where the Post Office Department and the Public Works Department working together will decide that a post office building has to be built, not leased. This has generally been the policy to date but even in the larger centres it can be a build-lease affair under Public Works aegis,

## [Interprétation]

levez \$150 par mois, il reste \$275 pour faire vivre une famille.

Elle pense qu'ils pourraient joindre les deux bouts, si elle conserve son revenu. Elle consent à ce que son traitement soit diminué de \$600 par année plutôt que de perdre son emploi de maîtresse de poste. Y a-t-il des êtres humains au ministère qui sont prêts à prendre en considération une telle situation?

**M. Bond:** J'aime croire que nous essayons d'être aussi humains que n'importe qui. Mais dans beaucoup de cas, la décision de maintenir un bureau de poste a été prise en considération de la personne qui est présentement maître de poste, par exemple, si elle assure le point de prendre sur le fait ou dans d'autres circonstances particulières, on peut attendre avant de fermer le bureau. Nous prenons donc en considération toute une gamme de circonstances particulières. Comme je le mentionnais tantôt, notre ministre vous a fait part de la façon dont il entend agir lorsque vous lui avez posé des questions à ce sujet.

**M. Benjamin:** Je peux donc me permettre d'entretenir quelque espoir puisqu'il ne m'a pas encore répondu.

Je veux poser une autre question, monsieur le président. Dans le cas d'un maître de poste qui doit prendre sa retraite bientôt, quel est le délai que l'on accorde avant de fermer le bureau?

**M. Bond:** Deux ou trois ans. Bien entendu, le délai varie selon certaines circonstances, en sorte qu'il peut être prolongé, mais deux ou trois ans est le délai généralement accepté.

**M. Benjamin:** Bien, en voilà un autre sur lequel je fonde quelque espoir.

**Le président:** Monsieur Howe.

**M. Howe:** Monsieur le président, peut-être que dans ma région, la question du bureau de poste sort de l'ordinaire et j'aimerais savoir qui prend la décision de construire de nouveaux bureaux de poste?

**M. Bond:** Ce sont les fonctionnaires du ministère qui décident de construire ou de louer un bureau de poste.

Le ministère des Travaux publics nous sert alors d'agent intermédiaire. Aux échelons inférieurs, cette décision est laissée aux soins du ministère des Travaux publics. Dans le cas des bureaux de poste urbains, le ministère des Postes, le ministère des Travaux publics décident ensemble s'il faut construire ou louer un bureau. D'une manière générale, c'est ce que nous avons fait jusqu'à présent, de sorte que dans les grandes villes, la décision est laissée aux Travaux

## [Text]

but in the smaller centres it is Public Works that will decide whether it should be a building under Public Works Department or a build-lease or a rental approach.

**Mr. Howe:** Yes, but with regard to additional accommodation they might need, this is a decision that is taken by the Post Office Department?

**Mr. Bond:** The decision whether we need a building, or we need improved accommodation — let me put it this way — improved accommodation no bigger than what we have or improved accommodation because of expansion of the economy or the area itself, is one for the Post Office Department to make. We will recommend to the Department of Public Works what our needs are.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman I have a situation that developed in the village of Elora. Probably you gentlemen are conversant with that situation. The departmental officials went into that community and decided that a new post office should be built, that there was not proper accommodation there. Elora is a unique town. It is built in a limestone area and they have a lot of beautiful stone buildings and the post office is one of them. The people in that community objected to the fact that you were going to tear down their old post office and it was not until a lot of pressure was brought to bear on the Minister of Public Works and on the officials of the Department that they agreed to renovate. They can renovate in my estimation, because we had an independent architect go in at his own expense and look over that building. He found that for a lot less money than it was going to cost to build a new post office they could remodel the old post office and leave it as a part of the community which was what the people in the community wanted. So this has been going on for some time. I am just wondering now if you gentlemen have any official position on the standing of that post office at the present time?

● 1615

**Mr. Faguy:** We simply have not got the information here. We would have to take notice of it and let you know.

**Mr. Howe:** I would certainly like to find out. I have been trying to find out. I had word last June that they were going to renovate. At Christmas I was in the community and nothing had been done and nothing has been done yet. I would like to find out and the people of the community want to find out.

**Mr. Faguy:** Could you spell that name please?

**Mr. Howe:** E - l - o - r - a. It is near Guelph.

**An hon. Member:** Near Guelph, Ontario.

## [Interpretation]

publics, tandis que dans les petites villes, ils décident si on doit louer ou construire un édifice.

**M. Howe:** Oui, mais supposons que l'on ait besoin de locaux supplémentaires, la décision est-elle prise par le ministère des Postes?

**M. Bond:** Si nous avons besoin d'un édifice ou d'améliorer les installations parce que la région où est bâti le bureau se développe au point de vue économique, la décision est prise par le ministère des Postes. Ensuite, nous faisons part de nos besoins au ministère des Travaux publics.

**M. Howe:** Monsieur le président, je veux vous parler de la situation qui existe au village d'Elora. Peut-être que vous êtes au courant de cette situation. Après avoir rendu visite à ce village, les fonctionnaires du ministère ont décidé de construire un nouveau bureau de poste puisque le bureau actuel ne suffisait pas. Elora est une localité particulière. Elle est située dans une région calcaire et on y a construit de très beaux édifices, dont le bureau de poste. Les citoyens de cette localité se sont opposés à la démolition de l'ancien bureau, et ce n'est qu'après avoir fait de multiples pressions auprès du ministre des Travaux publics et auprès des fonctionnaires du ministère qu'on a décidé de le rénover. L'estime que cette rénovation est possible parce qu'un architecte s'est occupé à ses propres frais de préparer des plans de rénovation. Il a constaté qu'il en coûterait beaucoup moins cher de rénover le vieux bureau de poste plutôt que d'en construire un nouveau et c'est exactement ce que les citoyens dans cette collectivité désiraient. Cela s'est passé il y a déjà un certain temps. J'aimerais maintenant savoir quelle est votre attitude au sujet de la construction de ce bureau de poste?

**M. Faguy:** Nous n'avons pas les renseignements voulus. Nous en prenons note et nous vous les communiquerons.

**M. Howe:** J'en serais très heureux. J'ai essayé d'obtenir des informations et en juin dernier, j'ai appris que le vieux bureau serait rénové. Je me suis rendu sur les lieux à Noël et rien n'avait encore été entrepris. Je voudrais donc savoir ce qui se passe et les gens de la localité voudraient le savoir également.

**M. Faguy:** Voulez-vous épeler le nom, s'il vous plaît?

**M. Howe:** E-l-o-r-a. C'est près de Guelph.

**Une voix:** Près de Guelph, en Ontario.

## Texte]

**Mr. Howe:** About 10 miles from Guelph.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Is Mr. Howe finished?

**Mr. Howe:** There is just one other question comes to my mind, a question which has always bothered me a lot. It is the fact that people in smaller communities where they do not have house-to-house delivery have to pay for postal boxes and the rate has gone up recently, I understand, and this to me has been definitely unfair. They have to go and get their mail yet they have got to pay for that box; whereas for people in urban municipalities the mail is delivered right to their door and they do not have to pay a cent. The rural mail is carried free to the people in the rural areas. What is the reason that people in this type of urban municipality which is not big enough for house-to-house delivery have to pay for postal boxes?

**Mr. Bond:** This is a basic approach that has been followed for years in the Department in the offices you are talking about, the smaller ones. Obviously there is an additional handling of mail every day of the week and this has been recognized. I think this is the basic reason we charge for the box in the smaller centre. The mail can be placed in general delivery. You make a separation of your mail. Mail will go into the general delivery separation. The rest of the mail then has to be taken from there and sorted to the boxes. This is what we call the additional sort.

Now, going to the larger centres, it is obvious just because of the sheer size of the places and the congestion you would get with people having to come to a central point to get all their mail to go through to lock boxes, et cetera, that it could cause us very severe problems from an operational standpoint. Basically we have gone into the delivery pattern in the larger centres and whether it is cheaper this way or not, I am not prepared to say at this time. I know that if you went to boxes at a central point you could have a pretty fair-sized establishment to handle the mail for all these people and then you would not only have the question of the delivery of the lock-box mail but you would have the question of the delivery of parcels, et cetera that would have to be taken into consideration in this type of delivery pattern. So it is a matter of delivery patterns.

**Mr. Howe:** I have always felt there is a discrimination here that I have to pay \$10 for a box in the post office and in Guelph it is taken right to every business place and it is taken right to every householder for nothing. I do not think there is that much additional handling in that small post office to make it necessary to charge me \$10 a year.

**Mr. Bond:** No, I admit it is not that much.

## [Interprétation]

**M. Howe:** A environ 10 milles de Guelph.

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur Howe a-t-il terminé?

**M. Howe:** Juste une autre question qui me vient à l'esprit, une question qui me préoccupe beaucoup. Je pense aux personnes qui vivent dans des petites localités où la livraison à domicile n'existe pas et qui ont à payer les frais d'une case postale dont les tarifs ont augmenté récemment. C'est une situation parfaitement injuste. Ils doivent aller chercher eux-mêmes leur courrier et ils ont en plus à payer le prix de cette case alors que les personnes qui vivent dans les municipalités urbaines n'ont qu'à cueillir leur courrier à leur porte sans débourser un sou. Les milieux ruraux reçoivent également leur courrier gratuitement. Pourquoi donc les gens qui vivent dans des localités d'une certaine taille où la livraison à domicile n'existe pas, ont-ils à payer des frais de case postale?

**M. Bond:** C'est une pratique qui existe au ministère depuis des années en ce qui concerne les petites localités. Chaque jour de la semaine on doit manipuler le courrier une fois de plus et on s'en est rendu compte. C'est l'unique raison pour laquelle nous faisons payer le prix d'une case dans les petites localités. Le courrier peut être placé dans la livraison générale. Il faut faire une séparation du courrier et il est alors soumis à la séparation de la livraison générale. Le reste du courrier doit être alors réparti dans les boîtes postales. C'est ce que nous appelons un tri supplémentaire.

Pour ce qui est des grandes villes, il est évident qu'en raison même de la taille de la localité, il y aurait de sérieux embouteillages si les gens venaient tous chercher leur courrier dans les cases situées au même endroit ce qui causerait un sérieux problème de fonctionnement. C'est pourquoi nous faisons la livraison à domicile dans les grandes villes, et je ne suis pas prêt à vous dire si c'est la solution la moins coûteuse. Je pense que si les gens doivent aller à un point central pour prendre leur courrier, il faudra un édifice assez vaste pour distribuer le courrier de toutes ces personnes et le problème ne sera pas alors la livraison du courrier dans les cases mais la livraison des colis et autres pièces. Il nous faut donc considérer ces aspects de la question lorsque nous choisissons un mode de livraison.

**M. Howe:** J'ai toujours considéré que c'était injuste d'avoir à débourser \$10 pour louer une case au bureau de poste tandis qu'à Guelph le courrier est livré dans votre bureau ou à votre domicile gratuitement. Je ne pense pas que la manutention supplémentaire requise dans un petit bureau de poste oblige à débourser \$10 par année.

**M. Bond:** Non, ça n'est pas le cas.

## [Text]

**Mr. Howe:** You mention the basic approach. We are talking about all these modern new changes, now I think this is an area where the post office could look into whether they are being fair to the boxholders in small communities.

**Mr. Macquarrie:** Could I ask a supplementary just on that point? In reference to handling, would not all the mail in these small offices Mr. Howe mentions have to be sorted initially into piles for the individual person? If everybody was on general delivery would not that, in fact, be a heavier demand upon your staff than sorting and originally putting some in the box? I am just wondering if there is not a very good point here that the boxholders might even be contributing to a little less work for your staff.

**Mr. Bond:** No, in general delivery, actually what you do is sort alphabetically. They do not look for the name; they just look for the initial and they sort them A, B, C, D or it might be A, B, C goes together and D E goes together, something like this. It is an alphabetical sort but when you get down to a box you have to do it direct to the box itself. Every item has to be sorted to a particular spot.

**Mr. Macquarrie:** There is a stage where it is self-serve rather than your clerk handing it over?

**Mr. Bond:** It eventually gets self-serve in the box.

**Mr. Macquarrie:** So you would have to deduct that.

**Mr. Bond:** Except for the items which have to be called for or picked up.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

● 1620

**Mr. Skoberg:** I have a brief question, Mr. Chairman to the Deputy Minister. I believe it was pretty well explained by the Minister the other day that there is quite a bit of money being spent now on educating people to deal with employees so that we will have good labour-management relations. The question I am wondering about, and I have not seen this in writing but I understand it is correct, is that the regulations now proposed by your department are to the effect that if any employee takes a regular organization position, a union position, he would lose his seniority after one year. Is that correct?

**Mr. Faguy:** I believe this is not correct. In any case the matter of seniority is one which is left to the union, not to the management. All matters of seniority are the responsibility of the union who in the

## [Interpretation]

**M. Howe:** Vous avez parlé de la méthode générale. Nous sommes en train de discuter de modernisation, j'estime que le ministère des Postes devrait considérer la question des cases postales pour rendre justice aux citoyens des petites localités.

**M. Macquarrie:** J'aimerais poser une question complémentaire. N'est-il pas vrai que le courrier destiné aux petits bureaux de poste dont a parlé M. Howe doit être d'abord réparti en liasses au nom de chaque individu? Le travail des employés ne serait-il pas plus difficile si chacun recevait son courrier par la livraison générale au lieu d'aller le chercher dans une case postale? Je me demande simplement si le détenteur d'une boîte postale ne contribue pas à soulager dans une certaine mesure la tâche de vos employés.

**M. Bond:** Non, la livraison générale consiste à classer les pièces par ordre alphabétique. On ne tient pas compte du nom; on tient seulement compte des initiales et on dispose les lettres par ordre alphabétique ou bien quelquefois on met deux lettres ensemble. Par exemple, on met ensemble A, B, C et D, E. C'est un tri alphabétique, tandis que dans le cas d'une boîte postale il faut tenir compte du nom de la personne. Chaque pièce doit être triée séparément.

**M. Macquarrie:** N'existe-t-il pas une méthode où les gens se servent eux-mêmes plutôt que d'avoir recours au commis?

**M. Bond:** Les gens se servent eux-mêmes dans les cases.

**M. Macquarrie:** Ce sont donc des frais qu'il faut réduire.

**M. Howe:** Sauf dans le cas des articles qu'on vient chercher ou qu'on demande par téléphone.

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le président j'ai une brève question à poser à monsieur le sous-ministre. Je crois que monsieur le ministre a expliqué l'autre jour qu'il dépense actuellement beaucoup d'argent pour apprendre aux dirigeants comment traiter leurs employés afin de favoriser les bonnes relations entre employeurs et employés. La question que je me pose et je ne l'ai pas vu exprimée par écrit mais je crois qu'il est exact que les règlements proposés par votre ministère prévoient que tout employé qui est nommé à un poste au sein d'un syndicat perd le bénéfice de son ancienneté au bout d'un an. Est-ce exact?

**M. Faguy:** Non, je ne pense pas que ce soit exact. La question de l'ancienneté dépend du syndicat, non pas de l'employeur, tout ce qui s'y rapporte relève du syndicat qui dans les négociations concernant le

## [Texte]

contract negotiations recommend what they want for seniority of the members. I do not know that they lose their seniority by being on a full-time basis with the union.

**Mr. Skoberg:** I think seniority does have a bearing on both labour or management. If management were to say that after one year serving in a union capacity that they lose this seniority this of course would come into the collective bargaining.

**Mr. Faguy:** This would be a question that the union would work out in their negotiations. It may be that you are thinking in terms of a man coming back from having been posted, or having been assigned to a union full-time job, coming back into the organization again, whether he would go into his old position or whether he would go elsewhere. That may be the question you are coming to, I do not know.

**Mr. Skoberg:** Well this is seniority I am referring to.

**Mr. Bond:** He would have his years of seniority wherever he went in the organization, but he may not come back to the specific job that he left, that specific position, but he will come back to a similar position in the organization.

**Mr. Skoberg:** Yes but without possibly his seniority.

**Mr. Bond:** His years of seniority, if this was the way it was spelled out in the contract, would be credited to him and he would still have those for his annual leave and for other benefits that are associated with seniority.

**Mr. Skoberg:** Yes. Well, let us get back to the . . .

**Mr. Bond:** Can I make this point? There are different agreements with different unions and there can be just slight differences here. I would like to make that point at this time because what I say does not necessarily apply in every union in just the way I have said it.

**Mr. Faguy:** Mr. Skoberg, maybe I should qualify my statement. I said they do not lose their seniority—that is, they do not lose their seniority if they remain within the same class—but by contract after negotiations with the union an employee will lose his seniority if he moves from one class to another class; for instance, from a letter carrier to an inside worker as a postal clerk.

**Mr. Skoberg:** While he is away on organization work?

**Mr. Faguy:** Yes. Whatever job he takes, when he comes back, if he remains within the same class, fine, but if he moves out of this class to another then the

## [Interprétation]

contrat recommande les modalités d'ancienneté pour leurs membres. Je ne sais pas s'ils perdent leur ancienneté en étant employé à plein temps par le syndicat.

**M. Skoberg:** Il me semble que l'ancienneté influe dans ce domaine sur les décisions de l'employeur et du syndicat. Si la direction décidait qu'après avoir travaillé pendant un an au sein du syndicat, les employés perdraient leur ancienneté, cette question serait incluse dans la discussion des conventions collectives.

**M. Faguy:** C'est une question que le syndicat résoudrait au cours des négociations. Vous pensez peut-être à l'employé qui, après avoir travaillé à plein temps au sein d'un syndicat, revient travailler au sein de l'organisme où il était employé. La question que vous posez est de savoir s'il occupera à nouveau son ancien poste ou s'il sera nommé ailleurs, je ne sais pas.

**M. Skoberg:** Je parle de l'ancienneté.

**M. Bond:** Il aurait ses années d'ancienneté quelque soit le poste qu'il occuperait au sein de l'organisme. Il ne reviendra peut-être pas occuper celui qu'il avait auparavant, mais il obtiendra un emploi semblable au sein de l'organisme.

**M. Skoberg:** Mais peut-être sans bénéficier de son ancienneté.

**M. Bond:** Ces années d'ancienneté, si une telle disposition est incluse dans le contrat, lui seraient accordées. Il bénéficierait toujours des années comptant pour ses congés annuels et pour tous les autres avantages qui relèvent de son niveau d'ancienneté.

**M. Skoberg:** Eh bien, revenons à . . .

**M. Bond:** Puis-je faire cette remarque? Il y a différents contrats avec différents syndicats et il est possible qu'il y ait de légères différences dans ce domaine. Je tiens à le souligner à ce stade parce que ce que je dis ne s'applique pas nécessairement à chaque syndicat exactement comme je l'ai indiqué.

**M. Faguy:** Monsieur Skoberg je crois que je devrais ajouter une précision. Ils ne perdent pas leur ancienneté s'ils restent au même niveau d'emploi. Mais en vertu du contrat négocié avec le syndicat, un employé perd son ancienneté s'il reçoit de l'avancement; par exemple si étant facteur il devient employé de bureau de poste.

**M. Skoberg:** Alors qu'il travaille au dehors pour le compte de l'organisme?

**M. Faguy:** Oui quel que soit l'emploi qu'il occupe, mais quand il revient, s'il reste au même niveau d'emploi il conserve son ancienneté, mais s'il passe à

## [Text]

seniority does not apply. The seniority rules do not apply in that other class, they are two different things in a contract.

**Mr. Skoberg:** These are directions from the department, are they? Or are you suggesting to me that these are . . .

**Mr. Faguy:** Oh, no.

**Mr. Skoberg:** . . . requests from the organizations?

**Mr. Faguy:** These Seniority matters are all in the contract negotiated with the employees and in fact we find the seniority rules now are the same as they were before we had a contract. This is the way the unions wanted it. They negotiated to keep the seniority rules by class.

**Mr. Skoberg:** Could you possibly say then, in the event that an employee within the department were to run for any elected position, whether it is municipal or provincial or federal, particularly provincial or federal, is this seniority protected at that time? Does the Department of Labour recognize this as a protected job?

**Mr. Bond:** Because of not having the detail of all contracts in our minds, let us put it this way, that employee should be guided by the seniority provisions in his contract, in the contract that his association or his union worked out with the employer.

**Mr. Skoberg:** Well the people here today then are not familiar with the labour-management negotiations I gather?

**Mr. Faguy:** Not all the details.

**Mr. Bond:** There is a tremendous amount of detail in those contracts now.

**Mr. Skoberg:** I can quite well appreciate that, I have been involved in a few of them, but I am just wondering whether or not this is a labour management situation? This is not just one-sided?

**Mr. Bond:** This particular question is covered by the various unions and associations when they negotiate with the employer and my answer to you is that the employee should be guided by the provisions in the particular agreement that covers his employment group.

**Mr. Skoberg:** You have not dictated any policy in this regard in so far as protection of seniority is concerned? Is this what you are saying?

● 1625

**Mr. Bond:** No, we do not dictate in this matter at all.

## [Interpretation]

un autre niveau, il la perd. Les règles d'ancienneté ne s'appliquent pas à ce niveau, ce sont deux choses différentes dans un contrat.

**M. Skoberg:** Il s'agit là de directives du ministère n'est-ce pas? Ou voulez-vous dire qu'il s'agit . . .

**M. Faguy:** Oh non . . .

**M. Skoberg:** . . . de requêtes d'organismes?

**M. Faguy:** Ces questions d'ancienneté sont stipulées dans les contrats négociés avec les employés et en fait nous remarquons que les règles d'ancienneté sont actuellement les mêmes que celles que nous avions avant la signature d'une convention. C'est ce que voulaient les syndicats. Ils ont négocié que les règlements d'ancienneté soient maintenus selon la classe.

**M. Skoberg:** Pourriez-vous donc dire si un employé, du ministère, pose sa candidature à un poste requérant une élection, que ce soit au niveau municipal fédéral ou provincial, particulièrement les deux derniers, est-ce que son ancienneté sera protégée à ce moment-là? Est-ce que le ministère du travail reconnaît qu'il s'agit là d'un emploi protégé?

**M. Bond:** Comme nous n'avons pas à l'esprit les détails de tous les contrats, cet employé devrait tenir compte des dispositions d'ancienneté incluses dans le contrat, que son association ou son syndicat a négocié avec l'employeur.

**M. Skoberg:** Ceux qui sont ici aujourd'hui ne connaissent pas, les négociations patronales-syndicales dois-je présumer?

**M. Faguy:** Enfin, pas tous les détails.

**M. Bond:** Actuellement, il y a beaucoup de détails dans ces conventions.

**M. Skoberg:** Je le reconnais évidemment. J'ai eu à m'en occuper moi-même. Mais je me demande si, oui ou non, il s'agit là d'une décision patronale-syndicale? Ne serait-elle pas plutôt unilatérale?

**M. Bond:** Cette question précisément est discutée par les associations et les syndicats lorsqu'ils négocient avec l'employeur. L'employé devrait s'inspirer des dispositions contenues dans la convention s'appliquant à son groupe.

**M. Skoberg:** Vous n'avez pas dicté de politique en ce qui concerne, la protection de l'ancienneté? Est-ce bien ce que vous voulez dire?

**M. Bond:** Non, nous ne nous occupons pas de cette question.

## Texte]

**Mr. Skoberg:** If a man is away for five years on union work, it is up to the union then whether this fellow returns with his accumulated seniority within the department.

**Mr. Bond:** This is what we have been saying, it would be in the contract.

**Mr. Rock:** Could I have a supplementary now? Is Mr. Skoberg trying to say that the five years while the man was employed by the unions should be added to his seniority? You are not saying that?

**Mr. Benjamin:** Absolutely, the seniority continues.

**M. Skoberg:** You mean for those five years while he is working for someone else?

**Mr. Bond:** It is either provided in the contract or it is not, and the individual will be guided by what is in the contract that his union has negotiated with the employer.

**The Chairman:** Mr. Corbin. I think we had a fairly good discussion about this.

**Mr. Corbin:** Mr. Chairman, I am sorry that I was not here last week and I wonder whether you touched on the question on the highway service contracts? Did you discuss anything in this area last week? Perhaps I will put my question and if you did come to the point am bringing up now, you may rule me out of order and I will read the record and see what is on it.

I was horrified recently when a constituent of mine came to me for help in the matter of a highway service contract which he held for the past five years. Under the present regulations I understand that every five years or at some fixed period any contract over a certain amount, I think it is \$10,000, has to come out in public for retender.

I will give figures from memory here just to give you the gist of the problem involved. I look at it more in the way of an injustice than anything else. The fellow had a contract worth about \$13,500 to haul mail between point A and B and all points in between over a distance of some approximately 75 miles. Now he got that contract some five years ago at something a little over \$12,000, let us say \$12,500. Then a year or two or three later, I do not know exactly when, he asked for a raise in the contract and he got it. This brought it up to something like \$13,500.

When the whole contract was retendered a month or two ago, the lowest bidder put in for \$12,000 which was an amount well below what the former contractor was getting at \$13,500. He was awarded that contract naturally on the basis of his ability to do the job, having the equipment to do it and so on. That man has done this job for five years, he has done a pretty good job, the department has seen fit somewhere along the

## [Interprétation]

**M. Skoberg:** Si quelqu'un est absent pendant cinq ans, faisant du travail syndical, il appartient donc au syndicat de décider si cet employé va conserver son ancienneté au sein du ministère.

**M. Bond:** C'est ce que nous disons, ce serait stipulé dans le contrat.

**M. Rock:** Puis-je poser une question complémentaire? M. Skoberg tente-t-il de dire que si cet employé a été pendant cinq ans au service du syndicat, que cette période de cinq ans devrait être ajoutée à son ancienneté? C'est ce que vous voulez dire?

**M. Benjamin:** Exactement, l'ancienneté continue.

**M. Skoberg:** Pendant les cinq années durant lesquelles il travaille pour quelqu'un d'autre?

**M. Bond:** C'est soit prévu dans la convention ou non et il faut que l'employé s'en tienne aux dispositions de la convention négociée avec l'employeur par son syndicat.

**Le président:** Monsieur Corbin. Je pense que nous avons eu une bonne discussion sur ce sujet.

**M. Corbin:** Monsieur le président, je regrette d'avoir été absent la semaine dernière. Je me demande si vous avez abordé la question des contrats de livraison du courrier par route? Est-ce que vous avez discuté ce sujet la semaine dernière? Peut-être puis-je poser ma question et si vous l'avez déjà discuté vous pourrez la déclarer irrecevable et je lirai le compte rendu des délibérations des séances passées.

Récemment, j'ai été tout à fait horrifié quand l'un de mes électeurs est venu me demander de l'aide au sujet d'un contrat de livraison du courrier par route qu'il détenait depuis cinq ans. On m'a laissé entendre que d'après les règlements actuels, que tous les cinq ans ou à des périodes données, tout contrat dépassant \$10,000, je crois, doit faire l'objet de soumissions.

Je cite les chiffres de mémoires pour vous donner une idée du problème en cause. Il me semble que ce soit une injustice plus qu'autre chose. Ce particulier a un contrat d'environ \$13,500, pour assurer la livraison du courrier entre les points A et B et tous les points entre A et B, sur un parcours de 75 milles. Or il a obtenu ce contrat il y a cinq ans à environ \$12,500. Une année ou deux plus tard ou trois ans plus tard, je l'ignore exactement il a demandé une augmentation et l'a obtenue, il s'agissait de \$13,500.

Lorsque le contrat a fait l'objet d'un nouvel appel d'offres, il y a un mois ou deux, le plus bas soumissionnaire a présenté une soumission de \$12,000, ce qui était de beaucoup inférieur à l'ancien contrat, qui était de \$13,500. Par conséquent, le moins-disant a obtenu le contrat vu qu'il a le matériel, l'expérience, etc pour accomplir ce travail. Mais ce que je mets en cause, c'est que mon électeur a fait ce travail pendant cinq

## [Text]

line to give him a raise to cover his increased operating cost and all of a sudden he is cut away from all of this to a lower bidder. Now where does that man go to? What does he turn to for a living? He possibly has been doing this for ten years and all of a sudden he is out in the cold.

I remember the Minister saying last year, I do not know at precisely what occasion and I do not know if it is on the record, that in his opinion this certainly was not what you can call a fair business practice and he intended to do something about it. But up to this time, in this Parliament, nothing has been done about it. Are we going to see any action along that line? It is very frustrating and in my opinion it is some kind of injustice to see these people from one day to the next fall to absolutely nothing because one fellow underbid them. They had been doing a good job for many years at a much higher price. I would like a comment on that if the witness would care to make one.

• 1630

**Mr. Faguy:** Mr. Chairman, by legislation, we have to go to a tendering system and I think everyone would agree that this is a fair way of doing things. When you spend public money, you should go to the lowest tender. There is, as you say, a review after two years of the five-year contract to see if there is any need to adjust the basic rate set when he applied. After five years, however, we have to go out again to tender. Naturally, we take the lowest bidder unless it is evident that he is too low, that he will not be able to meet his responsibilities. If he is the lowest tender, he does get the award.

**Mr. Corbin:** Do you not feel then that you are reducing people to a very bare minimum profit, something they can barely hang on to. It will take them another five years to recover the loss they may have incurred in the first years of operation.

**Mr. Faguy:** Well, if we are to stick to the tender system, I am afraid this is what we have to do.

**Mr. Corbin:** Yes, rules are rules but there should be some heart in the rules somewhere. I can appreciate your position and I am not criticizing you for it. It is the bloody rules that are wrong. I think I made a statement, Mr. Chairman. I will leave it at that for now until we can have more on this.

**Mr. Horner:** Just a point there. What particular size of contracts have to come up to tender every five years? The \$10,000-figure was raised. Is that true or could you give us some enlightenment on that? Let us have it from the officials.

**Mr. Bond:** It is under Section 22 of the post Office Act. It reads invitations to tender where the amount is over \$1,000 and it is given in there that the basic

## [Interpretation]

ans, il a fait du bon travail. Le ministère a jugé à propos de lui donner une augmentation pour qu'il puisse couvrir ses frais accusés d'exploitation et, tout d'un coup, il perd tout au profit du moins-disant. Que doit faire cet homme pour vivre? Il y a dix ans qu'il fait ce travail, tout d'un coup, tout lui échappe.

Je me rappelle que le ministre a dit l'an dernier, j'ignore exactement en quelle occasion, qu'à son avis, il ne s'agissait pas là d'une bonne pratique commerciale et qu'il comptait prendre des mesures à ce sujet. Je me demande si l'on va faire quelque chose? C'est une expérience très frustrante qui à mon avis frise l'injustice de voir des gens que ont un emploi et qui, du jour au lendemain, n'ont plus rien parce qu'il y a quelqu'un qui a présenté une soumission inférieure. Ils ont fait du bon travail pendant plusieurs années pour une rénumération plus élevée. J'aimerais avoir certains commentaires là-dessus de la part des témoins, si c'est possible.

**M. Faguy:** Monsieur le président, nous devons appliquer un régime d'adjudication en vertu de la Loi, quand vous dépensez des fonds publics vous devez donner la préférence au moins-disant. Il y a une révision après deux ans de travail dans le cadre du contrat de cinq ans pour déterminer si un réajustement du taux de base s'impose. Mais après cinq ans, il faut nécessairement faire un appel d'offres et, bien entendu, c'est le moins disant qui l'emporte, à moins qu'il soit évident que la soumission est si basse qu'il ne pourra pas respecter ses engagements. S'il est le moins disant, il obtient le contrat.

**M. Corbin:** N'estimez-vous pas alors que vous réduisez des gens à réaliser un profit minimal, quelque chose qui peut à peine leur servir de gagne-pain. Il leur faudra peut-être cinq ans pour récupérer les pertes encourues au cours des cinq premières années d'activité.

**M. Faguy:** Si nous devons nous en tenir au régime des soumissions, j'ai bien peur que c'est ce que nous devons faire.

**M. Corbin:** Ce sont des règlements, bien entendu, mais il me semble que les règlements ne devraient pas être tellement rigides. Je comprends votre position et je ne vous blâme pas. Ce sont les règlements qui sont erronés. Je crois avoir fait une déclaration, je n'en dirai plus jusqu'à ce que nous puissions en discuter plus longuement.

**M. Horner:** Juste un détail à ce sujet. Des contrats de quelle valeur doivent faire l'objet d'appels d'offres tous les cinq ans? On a cité les chiffres de \$10,000 est-ce exact? Pouvez-vous donner des éclaircissements là-dessus.

**M. Bond:** C'est aux termes de l'article 22 de la Loi sur les Postes. Demande de soumissions quand le montant dépasse \$1,000. On y voit, notamment, que

## [Texte]

approach for any contract over \$1,000 goes to the tender system.

**Mr. Horner:** Pardon me but is that for the transportation of mail?

**Mr. Bond:** For mail contracts and contractors.

**Mr. Horner:** Would that include rural routes and post offices?

**Mr. Bond:** Yes.

**Mr. Horner:** And every five years, they have to come up whether they like it or not, whether you are satisfied with the contractor or not?

**Mr. Bond:** This is in Section 31, "Term of contract".

31. (1) No contract for the conveyance of mail shall be entered into for a term of more than five years.

**Mr. Horner:** Can you not have a renewal of that contract without tender provided it is small.

**Mr. Bond:** Section 31 means that where the annual expenditure for a contract of mail that is about to expire does not exceed ten thousand dollars, the Postmaster General may, if the contractor agrees to such renewal, renew the contract for a further term not exceeding five years.

That is for a contract under \$10,000. If it is over \$10,000, then you move automatically to tender after the five-year contract.

**Mr. Horner:** In the light of current costs, not to mention that terrible word "inflation", but the escalation of costs for one reason or another, has the department given some thought to moving that \$10,000-figure up to \$15,000 or whatever you might want?

**Mr. Bond:** It would require a change in the Act. Regardless of that, this is not something that we have been giving consideration to.

**Mr. Horner:** When was the \$10,000 figure decided on?

• 1635

**Mr. Bond:** The amendment to this was in November of 1968.

**The Chairman:** Does that answer your question Mr. Horner?

## [Interprétation]

la directive fondamentale, c'est que tout contrat qui dépasse \$1,000 doit faire l'objet d'une demande de soumissions.

**M. Horner:** S'agit-il du transport du courrier . . .

**M. Bond:** Cela intéresse les contrats et les entrepreneurs.

**M. Horner:** Est-ce que ce règlement a trait aux routes rurales et aux bureaux de poste?

**M. Bond:** Oui.

**M. Horner:** Et tous les cinq ans, il faut nécessairement faire une demande de soumissions que l'on veuille ou non, que l'on soit satisfait ou non des services de l'entrepreneur?

**M. Bond:** C'est stipulé à l'article 31:

31.1) Nul contrat pour le transport du courrier ne peut être conclu pour une période de plus de cinq ans.

**M. Horner:** Ne peut-on faire renouveler ce contrat sans nécessairement avoir des soumissions si sa valeur n'est pas élevée?

**M. Bond:** L'article 31 stipule que la dépense annuelle aux termes d'un contrat pour le transport du courrier qui est sur le point d'expirer n'excède pas \$10,000, le ministre des Postes peut, si l'entrepreneur y consent, renouveler le contrat pour une autre période d'au plus cinq ans.

Ceci pour un contrat de moins de \$10,000, s'il s'élève à plus de \$10,000 il faut automatiquement avoir recours à l'appel de soumissions, à chaque période de cinq ans.

**M. Horner:** A la lumière des frais courants, sans mentionner ce mot terrible, «inflation», vu la hausse des frais pour une raison ou pour une autre, le ministère a-t-il songé à accroître ce chiffre de \$10,000 à \$15,000 peut-être?

**M. Bond:** Cette mesure exigerait une modification de la Loi, mais nonobstant, je ne puis pas dire que nous avons étudié cette question.

**M. Horner:** Quand le chiffre de \$10,000 a-t-il été adopté?

**M. Bond:** La dernière modification remonte à novembre 1968.

**Le président:** Est-ce que cela répond à votre question, monsieur Horner?

## [Text]

## [Interpretation]

**Mr. Horner:** Yes, yes.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, could I have a short supplementary?

**The Chairman:** Yes. Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** I have every sympathy for Mr. Corbin's statement because here is a real unfortunate situation but by and large, have you had many complaints with regard to this tendering system? Has it created what may deem to be hardships on quite a number of occasions to the point where we should give some consideration to amending the Act? I know this is a request for a change of policy which you cannot make but I am just wondering if you have experienced many difficulties?

**Mr. Faguy:** No, sir. We have not experienced many difficulties. In fact, when we put these contracts to tender we always find a good number of people willing to apply.

**Mr. Skoberg:** That is beside the point.

**Mr. Benjamin:** Would you say, in the majority of cases that the same tender gets them.

**Mr. Bond:** To date, no. I would not say that this is so at all but I cannot give you statistics such as 10, 15, 20 or 30 per cent or anything like that except that generally, no. We are getting a wide variation and considerable changes in contracts because of this.

**Mr. Skoberg:** A supplementary just on that, if I may?

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** For those contractors who are not successful in obtaining the renewal of their previous contract, would you have any way of knowing what hardship it has been on them financially and otherwise?

**Mr. Bond:** Well, we have heard nothing from the individuals themselves.

**Mr. Skoberg:** You have no records, really, to indicate the hardships that have occurred?

**Mr. Bond:** We have had no comment from these people at all.

**Mr. Faguy:** One must keep in mind also, Mr. Skoberg, that after two years, they can ask for an increase in the rate as mentioned by Mr. Corbin. Therefore, there can be an adjustment. They may find it hard for the first two years but there is a possibility of adjustment after the two years is up.

**M. Horner:** Oui.

**M. Pringle:** Puis-je poser une brève question complémentaire?

**Le président:** Oui. Monsieur Pringle.

**M. Pringle:** J'approuve la déclaration de M. Corbin, il s'agit là d'une situation affligeante. Mais dans l'ensemble, en général avez-vous eu beaucoup de plaintes au sujet du régime de soumissions? A-t-il été la cause de ce qu'on juge être des difficultés à bon nombre d'entrepreneurs à tel point qu'il faudrait songer à modifier la Loi? Je sais que cette demande a trait à un changement de politique, que vous ne pouvez pas effectuer, mais, je me demande si vous avez rencontré beaucoup de difficultés?

**M. Faguy:** Non monsieur, nous n'avons pas rencontré beaucoup de difficultés, nous trouvons qu'il y a toujours un grand nombre de gens qui sont prêts à soumissionner lorsque nous faisons un appel.

**M. Skoberg:** Ceci n'est pas en rapport avec la question.

**M. Benjamin:** Diriez-vous que dans la majorité des cas le même soumissionnaire les obtient.

**M. Bond:** A ce jour, non. Mais je ne puis pas vous donner des statistiques pour vous dire que dans 10, 15, 25 ou 30 p. 100 des cas c'est ce qui se passe. Sauf que, d'une façon générale, non, nous obtenons toute une gamme de soumissions. Pour cette raison, il y a des changements considérables dans les contrats.

**M. Skoberg:** Puis-je poser une question complémentaire à ce sujet?

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Dans le cas des entrepreneurs qui ne réussissent pas à obtenir un renouvellement de contrat, est-ce qu'il y a moyen de savoir quelles sont les difficultés que cela leur occasionne, financièrement et autrement?

**M. Bond:** Ces particuliers ne nous ont adressé aucune revendication.

**M. Skoberg:** Vous n'avez aucun dossier, réellement indiquant quelles sont ces difficultés?

**M. Bond:** Nous n'avons pas reçu de commentaires de ces gens.

**M. Faguy:** Il ne faut pas oublier, monsieur Skoberg, qu'après deux ans, on peut demander une augmentation des taux, comme l'a mentionné M. Corbin. Par conséquent, un ajustement peut-être effectué. Ils peuvent éprouver des difficultés pendant les deux premières années, mais il y a une possibilité de rajustement, après la période de deux ans.

## [Texte] [Interprétation]

**Mr. Skoberg:** Perhaps the fellow did this at this particular time to obtain the contract. After five years, someone undercuts him by a little bit and obtains the contract. The fellow who was doing a good job is now faced with a lot of equipment on his hands and no job. You do not follow up on what happens to these people?

**Mr. Faguy:** No.

**Mr. Chairman:** Mr. Trudel.

**Mr. Trudel:** Mr. Chairman, following along the same lines, Mr. Faguy, I believe, answered that you do not hear from these people. I would stand to be corrected here but I believe that the man who has the contract for the transportation of the mail submits a bid and the next time that he hears from you is when you tell him that he has lost the contract and in some cases, you do not even tell him who has been awarded the contract. Now, it is very hard, when you tell a man that he has lost the contract. He is not going to bring in comments because he has no recourse, no way of expressing his dissatisfaction. I have an example, not that I want to pick out specific examples, where this man has been operating a contract for some years and lost the contract for the sum of \$2.40. I am sure that we are all looking for some way in which this could be amended.

**Mr. Rock:** Mr. Chairman can I get in a supplement?

**The Chairman:** Mr. Rock.

**Mr. Rock:** I am very interested in this because these things have happened in the past in other areas. I think I recall that anyone who bids has the right to know what the last price was? Is this true? In other words, if a man had a contract previously and is now open for tender, any person who wants to bid can obtain the figures of what the total contract was in the past?

**Mr. Bond:** No. That is not something that we do. You are saying that if I had a contract last year and I lost it and it was going out now to contract, somebody before bidding could have found out what I had put in last year. The answer to that is no. We do not give out that information.

● 1640

**Mr. Rock:** Let me put it in other words. Say that a contractor has been collecting mail for quite a few years. The price that he was being paid for it is public knowledge. I do not mean that at the time they are both bidding, one knows what the other is bidding. What I mean is this that the new comer, if I can use that word, has the knowledge of what the past contract was and knowing this can easily underbid on that price at least. Suppose that the other man was

**M. Skoberg:** Peut-être que cet homme a agi de la sorte à ce moment-là pour obtenir le contrat. Après cinq ans, quelqu'un présente une soumission quelque peu inférieure et obtient le contrat. Celui qui faisait du bon travail a beaucoup de matériel sur les bras et n'a plus de travail. Vous ne vous enquérez pas de ce que deviennent ces gens?

**M. Faguy:** Non.

**Le président:** Monsieur Trudel.

**M. Trudel:** Monsieur le président M. Faguy a répondu que ces gens n'adressent aucune revendication qu'on me corrige si je me trompe, je crois comprendre que celui qui a le contrat pour la livraison du courrier présente une soumission et la prochaine fois que vous vous adressez à lui c'est pour lui dire qu'il a perdu le contrat et, dans certains cas, vous ne lui dites même pas qui a obtenu le contrat. Il est très difficile, lorsque vous dites à quelqu'un qu'il a perdu le contrat. Il ne va pas adresser de commentaires car il n'a aucun recours possible. Il n'a aucune façon d'exprimer son mécontentement. J'ai un exemple moi aussi, non pas que je veuille donner un exemple particulier, celui de quelqu'un qui a eu un contrat durant quelques années et qui l'a perdu pour, mettons, pour une différence de \$2.40. Je suis sûr que nous cherchons tous une façon de modifier ce règlement.

**M. Rock:** Monsieur le président, puis-je poser une question complémentaire?

**Le président:** Monsieur Rock.

**M. Rock:** Cette question m'intéresse beaucoup car cela s'est produit ailleurs dans le passé. Je me rappelle que quiconque présente une soumission a le droit de savoir quel a été le prix du dernier contrat, est-ce vrai? Autrement dit, si quelqu'un avait un contrat auparavant, et que ce contrat soit mis en adjudication, quiconque désire soumissionner peut obtenir les chiffres du contrat qui a été accordé auparavant?

**M. Bond:** Non. Ce n'est pas une chose que nous faisons. Vous dites que si j'avais un contrat l'an dernier, et que je le perdais, qu'il y avait une demande de soumissions, avant de présenter une soumission quelqu'un aurait pu découvrir ce que j'ai offert l'an dernier. La réponse est non. Nous ne fournissons pas ces renseignements.

**M. Rock:** Laissez-moi vous présenter le problème en d'autres termes. Mettons qu'un entrepreneur a effectué le ramassage du courrier pendant plusieurs années. Le prix qu'il reçoit est connu, je ne veux pas dire qu'à ce moment-là ils présentent des soumissions, que l'un sait que l'autre en présente une. Pour m'exprimer plus clairement le nouveau concurrent si je peux l'appeler ainsi, sait quel était la valeur du contrat précédent, il peut donc facilement présenter une sou-

## [Text]

doing it for \$12,000 the last time. If he is going to bid again he may possibly bid again for \$12,000 but the other person knowing that he bid the last time for \$12,000 can underbid him by \$600 or \$400 and possibly get the contract.

Mr. Howe: Or \$2.40.

**Mr. Bond:** Yes, but at the same time we have to remember that the contractor that has the contract is aware of the operation, and is aware of what he can do, and what he cannot do, and what he may do from the standpoint of affecting economies or improvements in what he is doing. He is in a position to safeguard his own contract in his bidding approach.

**Mr. Rock:** Yes, but then this other fellow, the newcomer, if I can use that word, if he knows the way things happen, that after two years he can ask for a higher price without any bids, then he can very easily lower that \$12,000 to \$11,000, get the contract and two years later ask for a lot more money, while the other fellow who has had it for years is out of work.

**Mr. Bond:** First of all, all those that bid on it know that this is what they are going to be able to do. Let us say that somebody after two years puts in for an adjustment to recoup all his losses, this does not mean to say that he will get it. There is in the contract the clause that permits either of the two parties to cease or desist after three months and we may find that under these circumstances we would go out to tender again. This is an approach.

The Chairman: Mr. Portelance.

**Mr. Portelance:** Mr. Chairman, on this same subject, do you not think it would be fair that if a man has a contract for \$12,000 like in the case Mr. Corbin spoke of, and after two years he has an adjustment of an extra \$1,500 which makes it \$13,500, that when the five-year limit is up, the low bid for that contract should be \$13,500 and not any lower. We should offer this man the chance to continue. If he cannot continue at that price, then the bids should be around that same amount. Every five years he is going out of business and we put a new man on knowing that in two years later he will make a little more money but then again he will be in trouble in five years. This Act should be amended to say that the last arrangement, which was after the two-year settlement, would be the base for new bids.

**Mr. Faguy:** If we were to do this, it would destroy the tendering system because you would not take the lowest bidder. You would always take the one who has bid before, who has had increases over and above the minimum that he asked on tender. Then, if you are going to protect the tendering system, you would

## [Interpretation]

mission dont le prix offert est inférieur à celui de ce dernier contrat. Mettons qu'il s'agit d'un contrat de \$12,000 il peut de nouveau présenter une soumission pour \$12,000; mais l'autre personne, sachant que la dernière fois \$12,000 ont été proposés peut fort bien présenter une soumission de \$600 ou de \$400 de moins et probablement obtenir le contrat.

M. Howe: Ou \$2.40.

**M. Bond:** Oui, mais n'oublions pas que l'adjudicataire connaît le travail et sait ce qu'il peut et ne peut pas faire, quelles mesures prendre en vue d'économiser ou d'améliorer ses services. Il est en mesure de sauvegarder son propre contrat quand il présente une soumission.

**Mr. Rock:** Oui mais le nouveau venu, s'il sait qu'après deux ans, il peut demander une augmentation de sa rémunération sans présenter de soumission, il peut facilement réduire sa soumission de \$12,000 à \$11,000 pour obtenir le contrat et dans deux ans demander une augmentation considérable, alors que celui qui a eu le contrat depuis des années est éliminé.

**M. Bond:** Tous les soumissionnaires savent qu'ils pourront le faire. Mettons que quelqu'un après deux ans veut récupérer ses pertes, il peut présenter une requête d'ajustement, ce qui ne veut pas dire qu'il l'obtiendra nécessairement. Le contrat prévoit que l'une des deux parties en cause peut se désister après trois mois, et dans ces circonstances, nous demanderons de nouvelles soumissions. C'est un procédé employé.

Le président: Monsieur Portelance.

**M. Portelance:** Monsieur le président, sur le même sujet, ne pensez-vous pas qu'il serait équitable que si quelqu'un a un contrat de \$12,000 et qu'après des années, il y ait eu un ajustement de \$1,500 supplémentaire, ce qui donne \$13,500 à la fin de 5 ans, la soumission la plus basse devrait être \$13,500 et rien de moins? Cet homme devrait avoir la possibilité de continuer ou, s'il ne peut pas continuer à ce prix, nous devrions avoir des soumissions à ce même prix. Tous les 5 ans, il perd son adjudication et nous donnons le travail à quelqu'un d'autre, sachant qu'il fera un peu plus d'argent dans deux ans, puis dans cinq ans il sera en difficulté. La Loi devrait être modifiée pour stipuler que la dernière formule, à savoir qu'après deux ans de contrat, devrait être la base pour de nouvelles soumissions.

**M. Faguy:** Si nous procédions de cette façon, nous détruirions tout le régime des soumissions, ce ne serait pas le moins-disant qui obtiendrait le contrat. Ce serait l'entrepreneur qui a présenté des soumissions auparavant qui obtiendrait le contrat, celui qui a obtenu des augmentations à partir et au-dessus du minimum

## [Texte]

have to do this every five years to allow everyone to bid and not state an amount.

**Mr. Portelance:** I know that you might be able to operate for a year with losses of \$1,000 and then you have the job. A man who has been in business for so many years knows that he needs a minimum of so much and he is still willing to do the job at that same amount knowing two years later you would have a chance to readjust. I do not think it is fair to allow a lower bidder for small differences.

**The Chairman:** Mr. McCleave.

**Mr. McCleave:** I think Mr. Horner had a supplementary on this theme and then I have another topic.

**Mr. Horner:** Mine is a supplementary to Mr. Portelance's question. It has to deal with this tender question. Is there anything in the Act which says the lowest tender not necessarily accepted at the Minister's discretion or something like this.

**Mr. Bond:** Yes. This is covered in the Act.

**Mr. Horner:** Well then, with that thought in mind, in a case such as suggested by Mr. Trudel of a \$2.40 difference, could the department not say that Joe Blow has been giving us good service, he has his truck and his drivers know the route and for \$2.40 I think it is only fair that we continue to give Joe Blow the contract for another five years. Is this discretion not used at any time within the department?

• 1645

**Mr. Bond:** The Act specifies first of all that the tender goes to the lowest bidder provided that person is considered competent to carry on, but it does provide in Section 24(3) as follows:

(3) Notwithstanding subsection (1) or (2), the Postmaster General is not bound to award a contract for the conveyance of mail to the lowest or any other tenderer who, in the opinion of the Postmaster General, is capable of honouring his undertaking given pursuant to paragraph (c) of subsection (1) of section 28, if he is satisfied that it is not in the public interest to do so or that the amount specified in the tender to be paid for the services to be performed under the contract exceeds the amount generally paid for comparable services in the area to which the contract relates.

## [Interprétation]

qu'il a proposé dans sa soumission. Si vous voulez protéger le régime des soumissions il vous faudra recommencer tous les 5 ans pour permettre à tout le monde de présenter des soumissions et ne pas stipuler un montant précis.

**M. Portelance:** Je sais que vous pouvez fort bien assurer des services avec des pertes de \$1,000, pendant une année puis vous gardez ce travail. Mais celui qui a eu un contrat depuis tant d'années sait qu'il a besoin d'un certain minimum et il est prêt à faire le travail à ces mêmes montants, sachant que dans deux ans, il aura l'occasion de réajuster son rémunération. Je ne pense pas qu'il soit juste d'admettre une soumission pour de petites différences de prix.

**Le président:** Monsieur McCleave.

**M. McCleave:** Je crois que M. Horner a une question supplémentaire à poser à ce sujet et j'en ai une sur un autre sujet.

**M. Horner:** Ma question fait suite à celle de M. Portelance. Elle a trait aux soumissions. Y-a-t-il une disposition dans la loi stipulant que la soumission la plus basse n'est pas nécessairement acceptée et que la décision est laissée au jugement du ministre?

**M. Bond:** Oui, c'est stipulé dans la loi.

**M. Horner:** Oui, si la Loi en tient compte dans l'exemple cité par M. Trudel concernant une perte de contrat en raison d'une différence de \$2.47, le Ministère ne pourrait-il pas dire: «monsieur Untel nous a rendu de bons services, ses chauffeurs connaissent la route à suivre, pour une différence de \$2.40 il me semble qu'il ne serait que juste de maintenir son contrat pendant 5 ans.» Est-ce qu'un tel raisonnement est tenu occasionnellement au sein du ministère?

**M. Bond:** Cette loi précise tout d'abord qu'une adjudication est accordée à celui qui offre la soumission la plus basse pourvu que cette personne soit considérée capable d'accomplir le travail. Mais à l'article 24-3, on précise que:

(3) Nonobstant le paragraphe (1) ou le paragraphe (2), le ministre des Postes n'est pas tenu d'adjuger un contrat pour le transport du courrier à la personne ayant présenté la plus basse soumission ni à quelque autre soumissionnaire, parmi les personnes que le ministre des Postes estime capables de s'acquitter de leur engagement pris en conformité de l'alinéa c) du paragraphe (1) de l'article 28, s'il est convaincu qu'il n'est pas dans l'intérêt public d'agir ainsi ou que le montant dont la soumission prévoit le paiement pour les services à fournir aux termes du contrat excède le montant généralement payé pour un service comparable dans la région visée par le contrat.

## [Text]

Mr. Horner: Is that discretion used?

Mr. Bond: Yes. There are cases where the lowest tender has not been accepted but this is something that is done in accordance with the provisions of the Act.

The Chairman: Mr. Macquarrie.

Mr. Macquarrie: I take it, and I think in fact you said so, that you use discretion if there is an unrealistic tender submitted and although I accept your answer to Mr. Portelance on the face of it, I am wondering if thought might not be given to protecting the service from these unrealistic tenders at the beginning. This is where much of the trouble comes in rural areas. Someone slips in an unrealistic tender and finds that it is so unrealistic that he cannot keep it going.

Another thing, I do not recall, when the legislation was up, much discussion about this \$10,000 figure. Possibly, because it is often quite important to have continuity and because good carriers are not all that common, it is sometimes very much better to be able to renew a good man's contract. This is something that we should be thinking more if some day the legislation is before us. Perhaps \$10,000 is an unrealistic figure. I cannot remember any reaction to it when we discussed these things. We were more worried about the price of stamps and so on, but we might stow it away from future reference. It might be an unrealistic figure now.

Mr. Skoberg: I wonder if Mr. McCleave would be kind enough to allow me one supplementary on contracts.

Mr. McCleave: I treat everybody alike, Mr. Chairman. I so allow.

The Chairman: You have been very patient, Mr. McCleave.

Mr. Skoberg: Thank you, Mr. McCleave. I am just wondering, Mr. Deputy Minister, whether or not you could supply the Committee with a form of contract that was offered in Montreal to the contractors that were bidding on those jobs. Could copies be made of the tender that was put out for that contract.

Mr. Bond: Yes, we can do so.

Mr. Skoberg: Would you make copies for the Committee then, Mr. Chairman. A copy for all the members.

The Chairman: Is this agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. McCleave.

## [Interpretation]

M. Horner: Ce pouvoir discrétionnaire est-il employé?

M. Bond: Oui. Il y a des cas où on n'a pas accepté les soumissions les plus basses, c'est quelque chose que l'on fait dans le cadre de la loi.

Le président: Monsieur Macquarrie.

M. Macquarrie: D'après ce que je comprends et vous l'avez dit d'ailleurs, que vous utilisez votre discréction s'il y a une soumission qui ne correspond pas aux faits en question. Je me demande si vous ne pouvez pas songer à protéger le service contre ce genre de soumissions qui ne sont pas réalistes. Ceci est à l'origine de difficultés dans les régions rurales.

Une autre question, je ne me souviens pas quand on a discuté ce chiffre de \$10,000, mais c'est possible qu'il soit très important de garder le même entrepreneur, les bons transporteurs de courrier sont assez rares et souvent il vaut mieux retenir les services d'un entrepreneur compétent. Nous devrions y penser si cette législation nous est soumise un jour. Peut-être que \$10,000 n'est pas un chiffre réaliste.

Personne n'a fait de commentaire lorsque nous avons étudié cette question. Nous avons parlé du prix des timbres, etc., mais nous pourrions peut-être nous absenter un peu plus tard de mentionner ce chiffre de \$10,000. Il ne correspond peut-être pas à la réalité actuelle.

M. Skoberg: Je me demande si M. McCleave me permet de poser une question supplémentaire sur les contrats.

M. McCleave: Je traite tout le monde de la même façon. Vous avez mon autorisation.

Le président: Vous avez été très patient, monsieur McCleave.

M. Skoberg: Monsieur le sous-ministre, pourriez-vous fournir au Comité une formule de contrat qui existe dans la région de Montréal? Est-ce que vous pourriez faire faire des copies de la soumission, qui a été demandée pour ce contrat?

M. Bond: Oui, nous pouvons le faire.

M. Skoberg: Pourriez-vous faire faire, monsieur le président, un exemplaire pour tous les membres du Comité?

Le président: Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur McCleave.

## [Texte]

**Mr. McCleave:** Thank you Mr. Chairman. Actually I would like to ask one question. One of the witnesses mentioned earlier that the Department of Public Works was an agent of the Post Office in building new post offices. Am I correct in that?

**Mr. Bond:** Correct.

**Mr. McCleave:** Does this agent have any say in determining whether they will be built at all or is he simply assigned the task to build them?

**Mr. Bond:** In the smaller areas we leave it up to the Department of Public Works to decide whether they will build, lease-build or rent for us. Generally that is for our semi-staff group. When we move into the staff post offices, we usually go on the basis of a post office building being built for us.

**Mr. McCleave:** When you say semi-staff group, is this where the postmaster or postmistress might himself or herself provide facilities?

**Mr. Bond:** No.

**Mr. McCleave:** May I have a definition of it, then, if you do not mind.

**Mr. Bond:** A semi-staff office and a staff office is one where the Post Office Department undertakes to provide accommodation either through building, lease-building or rental. These are the areas in which we provide the accommodation for post office business.

## [Interprétation]

**M. McCleave:** En fait j'ai une question à poser. Un des témoins a dit tout à l'heure que le ministère des Travaux publics agissait comme agent du ministère des Postes pour la construction de nouveaux bureaux de poste. Est-ce exact?

**M. Bond:** C'est exact.

**M. McCleave:** Est-ce que cet agent peut décider si ces bureaux vont être construits ou non ou sa fonction est-elle simplement de les faire construire?

**M. Bond:** Dans les petites régions nous laissons le ministère des Travaux publics décider si un bureau va être construit, construit à bail ou des locaux vont être loués. C'est généralement le cas des bureaux de poste semi-urbains. Mais lorsqu'il s'agit de bureaux de poste urbains nous partons du principe de faire construire pour nous un édifice.

**M. McCleave:** Quand vous parlez de bureau semi-urbain est-ce un bureau de poste où le receveur des postes peut fournir les locaux nécessaires à un bureau de poste?

**M. Bond:** Non.

**M. McCleave:** Alors pouvez-vous nous le définir?

**M. Bond:** Un bureau de poste urbain et un bureau de poste semi-urbain est un bureau où le ministère des Postes voit à assurer les locaux soit en les construisant ou en les louant dans un immeuble aux fins de location. C'est de cette façon que nous assurons les locaux nécessaires pour les postes.

● 1650

**Mr. McCleave:** Would this be the larger centres?

**Mr. Bond:** This would be our semi-staff and our staff post office group. This is not the small rural post office.

**Mr. McCleave:** It is the small rural post office I am concerned about. In that case does the Department of Public Works have the final say?

**Mr. Bond:** No. In the case of the small revenue post office it is the responsibility of the postmaster to provide accommodation.

**Mr. McCleave:** What figures do you use to determine this category?

**Mr. Bond:** What figures?

**Mr. McCleave:** Yes, with respect to revenue for that post office?

**M. McCleave:** S'agirait-il des grands centres?

**M. Bond:** Il s'agirait de notre groupe de bureaux de poste semi-urbains et de notre groupe de bureaux de poste urbains. Il ne s'agit pas des petits bureaux de poste de campagne.

**M. McCleave:** Ce sont les petits bureaux à commission qui me préoccupent. Dans ce cas, est-ce que le ministère des Travaux publics a le dernier mot?

**M. Bond:** Non. Dans les petits bureaux de poste à commission il appartient au maître de poste d'assurer des locaux.

**M. McCleave:** Quels sont les chiffres qui vous permettent de déterminer cette catégorie?

**M. Bond:** Quels chiffres?

**M. McCleave:** Ceux qui se rapportent aux recettes de ce bureau de poste.

## [Text]

**Mr. Bond:** Generally the revenue post office is one where the job is part-time. There is no need for a full-time body throughout the day.

I am sorry I do not have the statistics in my head with respect to what the revenue might be from the minimum to the maximum, but it is sufficient to say, that it is not a full-time job.

**Mr. McCleave:** I will pin down the specific thing that I am after and perhaps I can tell the witness what is exactly on my mind. I am referring to the Post Office at Mt. Uniacke in my riding. That area happens to have some historical significance because of a former great personage from the Province of Nova Scotia who lived there, Uniacke himself, and a lot of people like to mail from there. As I also mentioned, they like to mail from Ecum Secum, for example, because the postmark has a somewhat unusual twist. Mt. Uniacke is a larger community than Ecum Secum, for example, and I was interested in finding out if some more modern and impressive facility could be developed there.

In making its decisions does your Department or the Department of Public Works take into account historical or other unique factors?

**Mr. Bond:** No. The approach has been one which relates to the size of the community and whether or not there is justification because of work load to warrant the Department providing accommodation for postal purposes.

**Mr. McCleave:** So it is entirely the utilitarian factor which determines your decisions?

**Mr. Bond:** Yes.

**Mr. McCleave:** No poetry; no history; my hard efforts the other day were in vain. Thank you very much.

**Mr. Rock:** Mr. Chairman would Mr. McCleave explain to the Committee what Mt. Uniacke or Ecum Secum are? I never heard of them.

**Mr. McCleave:** Mr. Ecum Secum never heard of Montreal, if that will help, Mr. Rock.

**The Chairman:** Mr. Peddle.

**Mr. Peddle:** Mr. Chairman, I was interested in this matter of what actually constituted revenue. I noticed the other night that the Minister very mildly conceded, "In future we will include money order charges and other revenues", and this afternoon Mr. Sinclair equally as meekly said, "In future we will include that". I find this a bit disturbing in the sense that surely the Post Office Department was aware of this revenue and I cannot help but think that there is perhaps just a bit of mild misrepresentation in these figures in that they paint a worse picture than

## [Interpretation]

**M. Bond:** En général, le bureau de poste à commission est celui où l'on travaille à temps partiel on n'a pas besoin d'une personne pour la journée. Je n'ai pas les chiffres. Je ne pourrai pas vous parler d'un minimum et d'un maximum de recettes, mais il nous suffit de dire que ce n'est pas un emploi à plein temps.

**M. McCleave:** Je vais vous dire de quoi il s'agit exactement. Je veux parler du bureau de poste dans notre circonscription de Mount Uniacke. Cette région a une valeur historique parce qu'un ancien grand personnage de la province de la Nouvelle-Ecosse y a habité, il s'agit d'Yniacke lui-même et ainsi plusieurs personnes aiment envoyer leur courrier de cet endroit. Comme je l'ai aussi mentionné ils aiment aussi envoyer leur courrier à partir d'Ecunsecum, parce que l'oblitération est très intéressante. Mount Uniacke est une localité plus importante qu'Ecum Secu, mais je voulais voir si on ne pouvait pas installer un bureau plus moderne à cet endroit. Avant de décider quoi que ce soit. Est-ce que votre ministère ou celui des Travaux publics tient compte des faits historiques ou d'autres facteurs particuliers.

**M. Bond:** Non. Nous avons surtout tenu compte de la dimension de la localité, aussi à cause de la justification du travail, le ministère devrait fournir les locaux pour un bureau de poste.

**M. McCleave:** C'est donc simplement un facteur pratique?

**M. Bond:** Oui.

**M. McCleave:** Pas de poésie, ni d'histoire. Mes efforts ardus se sont avérés inutiles. Merci beaucoup.

**M. Rock:** M. McCleave pourrait-il expliquer aux membres du Comité ce que représente Mount Uniacke ou Ecum Secum? J'en ai jamais entendu parler.

**M. McCleave:** M. Ecum Secum n'avait jamais entendu parler de Montréal; cela vous satisfait-il monsieur Rock.

**Le président:** Monsieur Peddle.

**M. Peddle:** Je porte intérêt à la question des revenus actuels. Je constate que, l'autre soir, le ministre a convenu qu'il comprendrait les frais de mandats-poste et les autres recettes et M. Sinclair a confirmé la chose cet après midi. Mais c'est très peu, étant donné que le ministère des Postes était au courant de ces recettes, et je ne puis empêcher quiconque de croire que ces chiffres ne sont pas tout à fait représentatifs, et qu'ils donnent une idée erronée de la situation. Vous ne tenez compte de la vente des timbres-poste. Comme M. Benjamin l'a dit, il a plusieurs de ces petits bureaux

## [Texte]

actually exists. You only include the sale of postage stamps and, as Mr. Benjamin mentioned, there are several of those small offices that have lock boxes from which revenue is derived. I know those post offices dispense applications for old age pensions, unemployment insurance and family allowances. Is there any revenue derived for handling these things? In other words, is any credit given to those offices for this type of service?

**Mr. Sinclair:** We get no credit at all for dispensing forms for any other government department. We collect some unemployment insurance contributions but this is a fading thing. The total revenue for the whole Department is in the area of about \$60,000, and it comes mostly from the larger post offices.

• 1655

**Mr. Peddle:** Yes. I also note, particularly in the smaller ones which I am interested in, that everybody gets an Eaton's catalogue and a Simpsons' catalogue and, if I may take a stab at it, I would say there might be ten times more mail come into this kind of an office than goes out of it.

On the basis that every piece of mail would be answered, there would then be no need for me to raise this question, but on the basis that the incoming mail is so much greater than the outgoing mail, surely this should be a consideration in arriving at this figure, but very obviously the Department did not want to paint a good picture. I can see what happened. The local representative of the Department—the supervisor, or what have you—in the Province of Newfoundland, for instance, was told to go out and investigate those post offices with a view to closing them. If he had been told to go out and investigate them with a view to keeping them open, I suggest the picture might have been quite different.

I would like to know—and I do not know if this can be made available to the Committee—just what instructions were given to the district supervisor and what his terms of reference were, and I would like to see some samples of his reports made available to this Committee so we can see just what aspects and factors were taken into consideration.

I honestly feel, Mr. Chairman, that a snow job has been done here.

Getting away from that for a moment, I am also interested in the business of buildings. I think Mr. Bond described semi-staff offices as offices where the postmaster provided the accommodation. Is that right?

**Mr. Bond:** No, the Post Office Department provides the accommodation at semi-staff and staff offices.

## [Interprétation]

qui ont des casiers postaux qui rapportent de l'argent. De plus ces bureaux de poste fournissent les formulaires ayant trait aux demandes de pension de retraite, des allocations familiales et de l'assurance-chômage. Est-ce que vous en tenez compte? En d'autres mots, est-ce que vous accordez un certain crédit aux bureaux de poste en question pour ce genre de service?

**M. Sinclair:** Non, nous ne tenons pas compte du tout de ce qu'ils font pour d'autres ministères. Nous percevons les cotisations d'assurance-chômage, mais ceci tend à disparaître. Cet argent provient des bureaux de poste plus importants pour la plupart et se chiffre à environ \$60,000.

**M. Peddle:** Dans les petits bureaux de poste qui m'intéressent, j'ai constaté aussi que tout le monde reçoit des catalogues de la Compagnie Eaton ou Simpson, et de ce fait, il y a peut-être dix fois autant de courrier qui arrive dans ces bureaux de poste que de courrier qui est expédié.

En se basant sur le fait que tout courrier devrait nécessairement avoir une réponse, la question ne se poserait pas, mais étant donné que le volume du courrier qui arrive est tellement plus important que celui du courrier sortant, il me semble qu'on devrait en tenir compte. De toute évidence, le ministère ne voulait pas bien représenter les choses. Les représentants du ministère et les surveillants ou toute autre personne de ce genre, qui travaille pour la province de Terre-Neuve, par exemple, ont été poussés à se rendre pour étudier la situation de ces bureaux de poste en vue de les fermer. Si on leur avait demandé de faire une étude à savoir s'il n'y aurait pas moyen de les maintenir ouverts, j'estime que les choses auraient été différentes. Je ne sais pas si vous pouvez faire accepter ceci devant le Comité.

J'aimerais savoir exactement quelles instructions ont été données au surveillant de district quel a été son mandat, et j'aimerais aussi voir quelques rapports du surveillant, pour que nous puissions voir exactement de quels facteurs il a tenu compte. Je crois sincèrement que nous avons accompli un travail inutile.

Maintenant, il y a une autre chose qui m'intéresse c'est la question des bâtiments. Je crois que M. Bond a décrit les bureaux de poste semi-urbains comme des bureaux où le maître de poste fournit les locaux, n'est-ce-pas?

**M. Bond:** Non, c'est le ministère des Postes qui assure les locaux aux bureaux de poste semi-urbains et urbains.

## [Text]

**Mr. Peddle:** Yes. What is the other category?

**Mr. Bond:** Revenue. This is the small rural post office.

**Mr. Peddle:** Yes, and this is the one I am talking about.

**Mr. Bond:** That is where the postmaster provides the accommodation.

**Mr. Peddle:** Yes. What population governs that?

**Mr. Bond:** It would vary anywhere from, let us say, 30 families to—it is difficult to say—perhaps 80, or something like that. I do not have the statistics on this in my mind.

**Mr. Peddle:** That is fine.

**Mr. Bond:** Let me put it to you this way. The job in a revenue post office is not full-time. Perhaps I could give a further explanation. A semi-staff post office is a post office that would have a workload which would justify having two to five full-time employees.

**Mr. Peddle:** I am interested in the revenue. Some time ago I directed a question to the Department of Public Works with respect to how many post offices were built in Canada between 1965 and sometime last year, and to my surprise I learned that there were something like 785 post offices and/or federal buildings. Many of those were built in little areas with a population of a couple of hundred. As a matter of fact, I think one of my political predecessors used to give out post offices for Christmas presents. There was one on every corner. I know for a fact there were a few areas with a population of 150 people. I want to ask this question because I have one particular area in mind with a population of thousand and they are operating in a hen-house, and yet all around them are little areas with a population of a couple of hundred and they have fine, substantial little buildings. The answer that was given was that these were built under a winter works program. Those people with the population of a thousand will come back and say, "We do not give a damn if it is built under winter works or summer works or fall works or what works: we are entitled to the same consideration from our government as anybody else."

● 1700

**The Chairman:** Order please.

**Mr. Peddle:** Surely the government must be willing to be a little sympathetic and go back over this in those few areas and try to correct this inequity, this injustice or whatever you have a mind to call it, certainly a disparity.

## [Interpretation]

**M. Peddle:** Quelle est l'autre catégorie?

**M. Bond:** Bureaux de poste à commission. Il s'agit du petit bureau de poste de campagne.

**M. Peddle:** C'est celui dont je vous parle présentement.

**M. Bond:** C'est le bureau de poste où le maître de poste fournit les locaux.

**M. Peddle:** Oui, oui. Quelle est la population qui est desservie par ce bureau de poste?

**M. Bond:** La population varie entre 30 et 80 familles environ. Je n'ai pas à l'esprit les chiffres exacts.

**M. Peddle:** C'est bien.

**M. Bond:** L'emploi dans un bureau de poste à commission n'est pas à plein temps. Je pourrais peut-être ajouter qu'un bureau de poste semi-urbain est un bureau de poste où le volume justifierait de deux à cinq employés à plein temps.

**M. Peddle:** Ce qui m'intéresse, ce sont les recettes. Il y a quelque temps, j'avais demandé au ministère des Travaux publics, combien de bureaux de poste ont été construits au Canada entre 1965 et l'année passée. A ma grande surprise, j'ai constaté qu'il y en avait eu environ 785 de bureaux de poste et/ou des immeubles fédéraux. On en a construit plusieurs dans de petites localités de deux cents personnes. De fait, un de mes prédecesseurs dans l'arène politique, avait coutume de donner des bureaux de poste comme cadeaux de Noël. Il y en avait un à chaque coin. Je sais que dans certaines régions, il y a 150 personnes. Je vous pose cette question parce que je songe à l'endroit où il y a une population de 1,000 personnes et on se sert d'un poulailler aux fins de bureau de poste, et aux alentours, il y a des localités de 200 habitants et il y a de très bons petits immeubles à ces endroits. On nous donne comme réponse que ces immeubles ont été construits en vertu du programme des travaux d'hiver. Ces gens qui appartiennent aux localités de 1,000 habitants viennent nous dire que ça leur est égal à savoir si on a construit en vertu des travaux d'hiver, d'été, d'automne ou tout autre programme; nous avons droit à la même considération que n'importe qui de la part de notre gouvernement.

**Le président:** A l'ordre.

**M. Peddle:** Il me semble que le gouvernement devrait être prêt à comprendre la situation, à l'étudier à nouveau et à réparer le mal.

## [Texte]

It looks as though there was no common sense or reasoning used, just, if you want a post office, all right you have got one, and now all of a sudden everything is tightening up and we have those situations. I do not know what is bringing on the . . .

**The Chairman:** Do any of you gentlemen have an answer for that?

**Mr. Faguy:** I think all we can say, Mr. Chairman, is that this was under the Winter Works Program. There were a number of buildings put up in different areas of the country, in various provinces, but now the Winter Works Program, as you know, has been cancelled.

**Mr. Peddle:** But does it not destroy the definition that Mr. Bond just gave, that those areas are areas where the Postmaster provides the accommodation.

**Mr. Bond:** The point here is that we have operated on a basic policy and other than the Winter Works Program we have continued to operate on the basic policy which is the one that I discussed, that in the revenue post office it is the Postmaster's responsibility for the accommodation and in semistaff and staff the Department is responsible for the provision of accommodation for postal purposes.

**Mr. Horner:** Mr. Chairman, I wonder if we could reach some degree of agreement here. We still have a steering committee meeting to attend this afternoon, we could carry on with some very interesting questions and I do not want to cut anybody off, but if we are going to meet this afternoon maybe we should agree to adjourn as it is 5 o'clock now.

**The Chairman:** That was my intention to ask the Committee to adjourn to the call of the Chair.

**Mr. Peddle:** Mr. Chairman, might I ask Mr. Bond if he could answer one question that I asked. Would your Department be willing to make available to this Committee the type of assignment that was given to your local representative and a couple of samples of his reports on it?

**Mr. Faguy:** This will have to be taken under advisement because . . .

**Mr. Peddle:** Why?

**Mr. Faguy:** . . . this will have to be discussed with the Minister being internal correspondence.

**The Chairman:** Mr. Peddle, you could ask for that by the production of papers in the House.

**Mr. Peddle:** All right, I will ask it in the House.

## [Interprétation]

On a l'impression qu'il n'y a eu aucun bon sens. On demandait tout simplement aux gens s'ils voulaient un bureau de poste, on leur à donner, et maintenant, tout à coup, les choses changent. J'ignore ce qui . . .

**Le président:** Quelqu'un parmi vous, messieurs, peut-il répondre à cette question?

**M. Faguy:** Ceci a été fait dans le cadre du programme des travaux d'hiver. Beaucoup de bâtiments ont été construits dans différentes régions du pays et dans différentes provinces. En ce moment, le programme des travaux d'hiver a été annulé, comme vous le savez.

**M. Peddle:** Mais est-ce que ceci ne détruit pas la définition de M. Bond, qui veut que ce soit des régions où le maître de poste fournit les locaux?

**M. Bond:** Nous avons poursuivi la politique de base que je vous ai expliquée. Dans les bureaux de poste à commission, c'est le maître de poste qui fournit les locaux et dans les autres, soit les semi-urbains et urbains, c'est le ministère des Postes qui en a la responsabilité.

**M. Horner:** Je me demande si l'on peut en arriver à un certain accord. Une réunion du Comité directeur se tiendra aujourd'hui, nous pourrons étudier des sujets très intéressants et je ne veux prendre la place de personne, mais si nous devons nous réunir cet après-midi, nous devrions lever la séance puisqu'il est 5 heures.

**Le président:** J'avais l'intention de demander au Comité d'ajourner jusqu'à la convocation du président.

**Mr. Peddle:** Puis-je demander à M. Bond de répondre à une question que j'avais posée? Est-ce que votre ministère serait prêt à fournir au Comité des renseignements sur le genre d'instructions données à votre représentant local, et quelques rapports pertinents?

**M. Faguy:** Il va falloir étudier cette question car . . .

**Mr. Peddle:** Pourquoi?

**M. Faguy:** Parce qu'il faudra en discuter avec le ministre.

**Le président:** Nous pourrions peut-être poser cette question à la Chambre.

**Mr. Peddle:** Très bien. Je la poserai à la Chambre.

## [Text]

The Chairman: Does the Committee agree to adjourn to the call of the Chair? I would ask Mr. Trudel, Mr. Pringle, Mr. Horner and Mr. Skoberg to remain please. There will not be a meeting tonight.

## [Interpretation]

Le président: Consentez-vous, messieurs à ce que nous ajournions jusqu'à la convocation du président? MM. Trudel, Pringle, Horner et Skoberg, si vous voulez bien rester. Il n'y aura pas de séance ce soir.

Queen's Printer for Canada, Ottawa, 1970  
Imprimeur de la Reine pour le Canada, Ottawa, 1970

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Deuxième session de la

Twenty-eighth Parliament, 1969-70

vingt-huitième législature, 1969-1970

---

STANDING COMMITTEE

COMITÉ PERMANENT

ON

DES

**TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS      TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS**

*Chairman*

H.-Pit Lessard

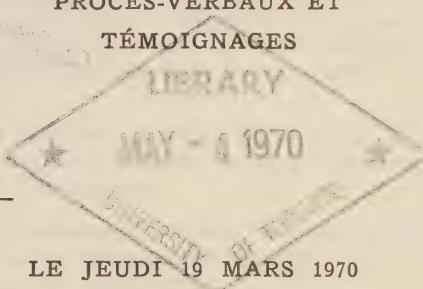
*Président*

---

MINUTES OF PROCEEDINGS  
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET  
TÉMOIGNAGES

No. 18



THURSDAY, MARCH 19, 1970

LE JEUDI 19 MARS 1970

---

*Respecting*

*Concernant*

Estimates 1970-71—Canadian Transport Commission

Budget des dépenses 1970-1971—Commission canadienne des transports

---

**WITNESSES—TÉMOINS**

(See Minutes of Proceedings)

(Voir les Procès-verbaux)

STANDING COMMITTEE  
ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

*Chairman:*  
*Vice-Chairman:*

and Messrs.

Benjamin,  
Blouin,  
Breau,  
Corbin,  
Forget,  
Godin,  
Horner,

Howe,  
Macquarrie,  
McCleave,  
Peddle,  
Perrault,  
Pringle,  
Rock,

COMITÉ PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES  
COMMUNICATIONS

*Président*  
*Vice-président*  
et MM.

Serré,  
Skoberg,  
Smith (*Saint-Jean*),  
Turner (*London East*),  
Valade—(20).

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité,*  
Robert Normand,  
*Clerk of the Committee.*

[Text]

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, March 19, 1970.  
(39)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 10:05 a.m. The Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presided.

*Members present:* Messrs. Benjamin, Blouin, Breau, Corbin, Forget, Godin, Howe, Lessard (*LaSalle*), McCleave, Peddle, Perrault, Pringle, Rock, Serré, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Turner (*London East*)—(17).

*Other Member present:* Mr. Rose.

*Witness:* *From the Canadian Transport Commission:* The Honourable J. W. Pickersgill, President.

Pursuant to its Order of Reference of Wednesday, February 18, 1970, the Committee proceeded to the consideration of the Canadian Transport Commission Estimates for the fiscal year ending March 31, 1971.

The Chairman introduced the Honourable J. W. Pickersgill, President, and the officials of the Commission.

Mr. Pickersgill chose not to make an opening statement but to be questioned immediately by Members.

Copies of the Canadian Transport Commission's annual report for the year 1969 were distributed to Members of the Committee.

The following documents were also made available to the Members:—

- (a) Statement of Aviation Policy Principles by the Honourable Don Jamieson, Minister of Transport, on August 15, 1969;
- (b) Statements of Aviation Policy Principles by the Honourable J. W. Pickersgill, Minister of Transport on the following dates:—

[Traduction]

## PROCÈS-VERBAL

Le JEUDI, 19 mars 1970  
(39)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 10h 05. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

*Députés présents:* MM. Benjamin, Blouin, Breau, Corbin, Forget, Godin, Howe, Lessard (*LaSalle*), McCleave, Peddle, Perrault, Pringle, Rock, Serré, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Turner (*London-Est*)—(17).

*Autre député présent:* M. Rose.

*Témoin:* *De la Commission canadienne des transports:* L'honorable J. W. Pickersgill, président.

Conformément à l'Ordre de renvoi du mercredi 18 février 1970, le Comité entreprend l'étude du Budget des dépenses de la Commission canadienne des transports pour l'année financière se terminant le 31 mars 1971.

Le président présente l'honorable J. W. Pickersgill, président, et les fonctionnaires de la Commission.

M. Pickersgill préfère ne pas faire de déclaration mais être interrogé immédiatement par les députés.

Les membres du Comité reçoivent des exemplaires du rapport annuel de la Commission canadienne des transports pour l'année 1969.

Les documents suivants sont également placés à la disposition de tous les députés:

- a) Déclaration sur les principes régissant la ligne de conduite suivie en matière d'aviation, de l'honorable Don Jamieson, ministre des Transports; 15 août 1969;
- b) Déclarations sur les principes régissant la ligne de conduite suivie en matière d'aviation de l'honorable J. W. Pickersgill, ministre des Transports, aux dates suivantes:—

- (1) March 27, 1967;
- (2) October 20, 1966;
- (3) June 1, 1965;
- (4) April 24, 1964.

At 12:00 noon, with the questioning of witnesses continuing, the Committee adjourned until 3:30 p.m. this day.

#### AFTERNOON SITTING (40)

The Standing Committee on Transport and Communications reconvened this afternoon at 3:30 o'clock. The Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presided.

*Members present:* Messrs. Benjamin, Blouin, Breau, Corbin, Forget, Howe, Lessard (*LaSalle*), Peddle, Pringle, Rock, Serré, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Sulatycky, Turner (*London-East*)—(15).

*Other Members present:* Messrs. Forrestall, Marshall, McGrath.

*Witnesses:* From the Canadian Transport Commission: Mr. J. W. Pickersgill, President; Mr. H. Arbique, Secretary; Mr. L. L. Marks, Financial Adviser.

The questioning of witnesses being resumed and concluded on the Canadian Transport Commission Estimates, items 55 (\$9,659,000), and 60 (\$43,722,000) were severally carried.

The Chairman thanked the witnesses for the information given and they were allowed to retire.

In his turn, Mr. Pickersgill thanked Members of the Committee for the interest shown in the Estimates of the Commission and for the suggestions that were made to him and to the officials of the Commission.

At 6:00 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

- (1) Le 27 mars 1967;
- (2) Le 20 octobre 1966;
- (3) Le 1<sup>er</sup> juin 1965;
- (4) Le 24 avril 1964.

A midi, l'interrogatoire des témoins se poursuivant, la séance du Comité est levée jusqu'à 3h 30 de l'après-midi.

#### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (40)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 3h 30 cet après-midi. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

*Députés présents:* MM. Benjamin, Blouin, Breau, Corbin, Forget, Howe, Lessard (*LaSalle*), Peddle, Pringle, Rock, Serré, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Sulatycky, Turner (*London-Est*)—(15).

*Autres députés présents:* MM. Forrestall, Marshall, McGrath.

*Témoins:* De la Commission canadienne des transports: MM. J. W. Pickersgill, président; H. Arbique, secrétaire; L. L. Marks, conseiller financier.

L'interrogatoire des témoins sur le Budget des dépenses de la Commission canadienne des transports est repris puis achevé, et les crédits 55 (\$9,659,000), et 60 (\$43,722,000) sont adoptés séparément.

Le président remercie les témoins pour les renseignements qu'ils ont apportés et leur permet de se retirer.

A son tour, M. Pickersgill remercie les députés de l'intérêt qu'ils ont manifesté pour le Budget des dépenses de la Commission et pour les suggestions qui lui ont été faites ainsi qu'aux fonctionnaires de la Commission.

A 6h du soir, la séance du Comité est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité,  
Robert Normand,  
Clerk of the Committee.*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, March 19, 1970

• 1009

**The Chairman:** We have for consideration this morning the Estimates of the Canadian Transport Commission for the fiscal year 1970-71. Our witnesses are the Honourable J. W. Pickersgill, President; Mr. H. Arbique, Secretary and Mr. L. L. Marks, Financial Adviser.

I will now ask Mr. Pickersgill to make some brief comment on his Estimates.

Mr. Pickersgill.

**Hon. J. W. Pickersgill (President, Canadian Transport Commission):** Mr. Chairman, I have just been told that although the annual report was tabled by the Minister of Transport yesterday, the distribution office has not distributed it yet. I think perhaps we might have enough copies to pass around the table right away, if that would be convenient for members of the Committee. I sincerely hope we have them in both official languages. As a matter of fact, I should not have said that, sir, because it is in both official languages; it is just that you must turn it over and read it the other way. Since I signed it I ought to have known that.

**An hon. Member:** Did you read it?

**Mr. Pickersgill:** I even wrote a little of it. It is like the National Transportation Act.

I do not think, apart from what is in the annual report, that it would help the Committee very much for me to make a speech. The Estimates of our Commission are fairly simple and they are set out in the new form which, I confess as an old House of Commons man, I found a little puzzling, but I think I have figured it out. I think it would be better, Mr. Chairman, if it is agreeable to you, if I simply allowed you to decide what topics you want to discuss rather than my trying to guess what they would be.

I said I really did not think, apart from what was in the annual report, that there was anything I could usefully say, and I thought it might be better to let the members of the Committee select the topics they wanted to have discussed and I will do my best to answer.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 19 mars 1970

**Le président:** Ce matin, nous avons à examiner les crédits de la Commission canadienne des transports pour l'année financière 1970-1971. Nos témoins sont l'honorable J. W. Pickersgill, président; M. H. Arbique, secrétaire et M. L. L. Marx, conseiller financier.

Je demanderai à M. Pickersgill de faire quelques brefs commentaires sur ces crédits.

Monsieur Pickersgill, vous avez la parole.

**M. J. W. Pickersgill (président de la Commission canadienne des transports):** Monsieur le président, on vient de me dire qu'il y a eu un rapport annuel déposé par le ministre des Transports, hier, et que ce rapport n'a pas encore été distribué. Je pense que nous devrions avoir suffisamment d'exemplaires pour les distribuer à tous les membres dès maintenant, si ceci peut être utile aux membres du Comité. J'espère sincèrement que nous les aurons dans les deux langues officielles... En fait, je n'aurais pas dû parler ainsi, monsieur, parce que le rapport est rédigé dans les deux langues officielles: il suffit de le tourner pour avoir l'autre version. Étant donné que je l'ai signé, je devrais le savoir.

**Une voix:** L'avez-vous lu?

**M. Pickersgill:** J'en ai même rédigé une partie. Comme pour la Loi nationale sur les transports.

A part ce qui se trouve dans le rapport annuel je pense qu'il ne serait pas très utile pour moi de faire un discours. Les crédits de notre Commission sont assez simples et ils sont présentés sous une forme nouvelle, qui pour moi, vétéran de la Chambre des communes, est, je l'avoue, une source de quelque confusion. Je pense cependant que je m'en suis fait une bonne idée, et je crois que le plus simple, si c'est votre avis, serait de vous laisser choisir les points que vous désirez discuter, plutôt que d'essayer moi-même de deviner quels sont ces points.

Je l'ai déjà dit, je ne crois pas vraiment qu'il y ait un sujet que je puisse utilement traiter, en dehors de ce qui est dans le rapport annuel. Je pense qu'il serait préférable de laisser les membres du Comité choisir les points qu'ils veulent discuter et je ferai de mon mieux pour leur répondre.

## [Text]

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** I would like to suggest that possibly Mr. Pickersgill could give the Committee a little run-down on just exactly what is in line for Canada so far as regional air carriers are concerned. I think he is quite aware of the fact that this is a very contentious point at this particular time.

**Mr. Pickersgill:** I think there has been some comment about my recent decision. The only thing I could do is to have distributed to all the members of the Committee—and I understand we have plenty of copies—the statement on our air policy made by the Minister of Transport on August 15, 1969 which amended to some degree, and expanded and clarified, the statement I made when I was Minister of Transport on October 20, 1966. I would like to distribute the whole package because the statement on international policy and the statement on main line policy are also included in this package and I think they would all be helpful to the members of the Committee.

**Mr. Skoberg:** Maybe I ask some specific questions then, would that be in order?

I think Mr. Chairman, and Mr. Pickersgill, all of us are concerned by the recent decision by your Commission granting TransAir Limited Service. Particularly we are concerned in view of the fact that communities, governments, municipalities and, I understand, the Airline Employees Association, were not given an opportunity to make any representation before your three-man committee that finally, if I am correct, made the decision to grant this franchise for one year with the purpose of reviewing it in that time. I would like to ask a specific question. Why did you not permit these people to make representation to your committee when they had so requested, and why did you not acknowledge their request when they wrote to you?

**Mr. Pickersgill:** To the best of my knowledge, I know of no request to make representations or to make an intervention that was not both acknowledged and accepted. The two applications considered by the Committee were on November 29, 1968, and on January 16, 1969, and these were advertised in the usual way. They were advertised within a month of their receipt, the usual 30 days was given for intervention and there were a very considerable number of interventions, all of which are listed in the decision.

## [Interpretation]

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Peut-être que M. Pickersgill pourrait donner au Comité un aperçu de ce qui va intéresser le Canada en ce qui concerne les transporteurs aériens. Il s'agit évidemment d'un sujet litigieux à l'heure actuelle.

**M. Pickersgill:** Je crois que l'on a déjà fait des commentaires sur ma décision récente. La seule chose que je puisse faire, c'est de faire distribuer à tous les membres de ce Comité, et je crois savoir que nous en avons beaucoup d'exemplaires, la déclaration sur la politique aérienne qui a été présentée le 15 août 1969 par le ministre des Transports et qui modifie dans une certaine mesure et clarifie la déclaration que j'avais faite moi-même le 20 octobre 1966 quand j'étais ministre des Transports. Je voudrais vous distribuer tous ces documents, messieurs, car la déclaration sur la politique internationale et la déclaration sur la politique continentale sont également comprises dans ce document global. Ceci serait sans doute fort utile aux membres du Comité.

**M. Skoberg:** Puis-je poser quelques questions sur certains points spéciaux, serait-ce dans l'ordre? Je pense, monsieur le président et monsieur Pickersgill, que nous sommes tous intéressés par la récente décision de votre Commission en ce qui concerne les services de Transair Ltée, surtout en raison du fait que les collectivités, les gouvernements et les municipalités, et, je crois savoir également, les employés des associations aériennes n'ont pas eu l'occasion de présenter des instances devant votre comité de trois personnes, qui, si je ne me trompe, a pris la décision d'accorder ce permis d'un an dans l'intention de le reviser pendant ce temps. Je voudrais poser une question précise: Pourquoi n'avez-vous pas permis à ces gens de présenter des instances à votre Comité lorsqu'ils l'avaient demandé, et pourquoi n'avez-vous pas accusé réception de leur demande lorsqu'ils vous ont écrit?

**M. Pickersgill:** Autant que je sache, il n'y a pas eu de demande de présenter des instances ou pour faire une invention dont on n'aït pas accusé réception ou qu'on ait refusée. Les deux demandes qui ont été étudiées par le Comité étaient du 29 novembre 1968 et du 16 janvier 1969, et on en a fait l'annonce de la manière habituelle, dans le mois qui a suivi leur réception, accordé le délai ordinaire d'un mois pour intervention, et il y a eu un nombre considérable d'interventions, elles sont toutes inscrites dans le document.

## [Texte]

Subsequent to the statement of clarification of the policy made by the Minister of Transport on August 15, certain additional representations were received, all of which were taken into account in the decision. The Ontario government had not intervened within the time allowed under the rules, but they asked whether in 1970 they could make an intervention and we granted them the right to do so.

**Mr. Skoberg:** Excuse me, are we speaking about the same application of TransAir to operate a daily service out of Sault Ste. Marie? The Canadian Transport Commission granted TransAir permission to operate a daily service out of Sault Ste. Marie and the Sault flight was one of two granted to the Western Canada airlines connecting Toronto to Winnipeg. Is this the one you are referring to?

**Mr. Pickersgill:** I am referring to the decision serial number and I can have copies of this distributed to everyone, if anyone has not read it. It is decision, serial no. 2954, of March 9, 1970.

**Mr. Skoberg:** The fact is that your Commission granted this application. The decision is there.

**Mr. Pickersgill:** The decision, I think, speaks for itself.

**Mr. Skoberg:** I think we should clear up one point that a lot of people in the country are quite concerned about and that is the association of the now Vice-President of TransAir with your Department. How long after he left your Department was the application made—the exact date—for this particular franchise and when was it granted?

**Mr. Pickersgill:** I do not have the information. I am not trying to conceal anything but I have no official knowledge of when the Vice-President became the Vice-President of TransAir. It was a long time after I ceased to be a member of the government.

**Mr. Skoberg:** When did he leave the Department?

**Mr. Pickersgill:** I do not know. I was not there. I had left the Department long before he did, or some time before he did.

**Mr. Skoberg:** Could I possibly then try to get this down to some direct questions and answers. It is our information, and of course this is in the *Globe and Mail* of March 17, that the Attorney-General of Ontario had

## [Interprétation]

A la suite de la déclaration d'éclaircissement en matière de politique faite par le ministre des Transports le 15 août, certaines instances supplémentaires ont été reçues et nous en avons tenu compte entièrement. Le gouvernement de l'Ontario n'est pas intervenu dans les délais réglementaires mais a demandé si, en 1970, une intervention était possible et nous lui en avons accordé le droit.

**M. Skoberg:** Excusez-moi, mais parlons-nous de Trans-Air d'assurer un service quotidien à partir de Sault-Ste-Marie? La Commission canadienne des transports a accordé à Trans-Air la permission d'assurer un service journalier à partir de Sault-Ste-Marie. Ce vol de Sault-Ste-Marie étant l'un des deux vols concédés à Western Canada Airlines qui assure la liaison Toronto-Winnipeg. Est-ce que vous parlez de cette décision, monsieur Pickersgill?

**M. Pickersgill:** Oui, je parle de la décision désignée par un numéro de classement et je peux en faire distribuer des copies si quelqu'un ne l'a pas lue, il s'agit de la décision n° 2954 du 9 mars 1970.

**M. Skoberg:** Le fait est que votre commission a agréé la demande. La décision est là.

**M. Pickersgill:** Je pense que la décision est assez claire par elle-même.

**M. Skoberg:** Je pense qu'il y a un éclaircissement à apporter ici. Bien des gens au Canada se préoccupent beaucoup de cette question. Il s'agit des rapports du vice-président actuel de Trans-Air avec votre Ministère. Combien de temps après qu'il eut quitté votre ministère a-t-on fait la demande? Quelle est la date exacte de cette concession particulière et quand fut-elle accordée?

**M. Pickersgill:** Je n'ai pas le renseignement et je ne cherche pas à cacher quoi que ce soit. Je n'ai pas été avisé officiellement quand le vice-président est devenu vice-président de Trans-Air. C'était longtemps après que j'ai cessé d'être membre du Gouvernement.

**M. Skoberg:** Quand a-t-il quitté le ministère?

**M. Pickersgill:** Je ne sais pas, je n'étais pas là. J'ai quitté le ministère longtemps avant lui, ou en tout cas quelque temps avant lui.

**M. Skoberg:** Pourrais-je ramener tout ceci à quelques questions et réponses précises? D'après nos renseignements, et on peut d'ailleurs le lire dans le *Globe and Mail* du 17 mars, le Procureur général de l'Ontario avait demandé

## [Text]

asked and written for a hearing. All right; you make your application, you determine whether or not there is going to be a hearing.

**Mr. Pickersgill:** Could you read that, because I do not want to get into any controversy with the Attorney-General of Ontario.

**Mr. Skoberg:** Maybe it would be just as well if I did read the first part of it; it may enlighten the situation considerably:

SAULT STE. MARIE—Attorney-General Arthur Wishart has described as "arbitrary and somewhat arrogant," a recent decision by the Canadian Transport Commission granting TransAir permission to operate a daily service out of Sault Ste. Marie...

Then it goes on, of course, and spells out the various things. This is a point, I believe, we must have some clarification on.

Mr. Wishart...

the Attorney-General of course,

Mr. Wishart said the Ontario Government as well as the City of Sault Ste. Marie and Sault Chamber of Commerce had requested a public hearing when the original application was made by Trans-Air. All three bodies opposed the Trans-Air bid.

"We received no reply...

I gather from what you have told me that what Mr. Wishart, the Attorney-General of Ontario, is saying is not correct.

**Mr. Pickersgill:** In the first place, I do not think any of us would want to take a report verbatim. I am not reflecting on the press in any way when I say this, but we do not know whether those are Mr. Wishart's actual words or an honest attempt to reproduce his words. I was in the House of Commons for 14 years and I know that I did not recognize a lot of things attributed to me as being quite the same.

**Mr. Skoberg:** Perhaps I will read the next sentence and this may clarify my position—that I believe this is very accurate reporting.

"We received no reply...  
Then it continues on.

"It represented refusal in silence," said Mr. Wishart. "It's a poor way of doing business."

## [Interpretation]

par écrit une audience. Très bien, vous faites votre demande, vous décidez si oui ou non il y aura une audience.

**M. Pickersgill:** Pourriez-vous m'en donner lecture, je ne voudrais pas enerer en controverse avec le procureur de l'Ontario.

**M. Skoberg:** Je vais lire le premier paragraphe ceci pourrait peut-être vous donner beaucoup d'éclaircissement.

Sault-Ste-Marie—«Le Procureur général Arthur Wishart a décrit comme arbitraire et arrogante la décision récente de la Commission canadienne des transports qui a donné la permission d'assurer un service quotidien à partir de Sault-Ste-Marie.»

Et il continue et énumère les différents aspects. Il y a un point au sujet duquel je crois qu'il nous faudrait quelque éclaircissement.

Mr. Wishart...

Le Procureur général de l'Ontario, bien sûr,

M. Wishart a dit que le gouvernement de l'Ontario ainsi que la ville et la Chambre de commerce de de Sault-Ste-Marie, ont demandé une audience publique au moment de la première demande de Trans-Air. Les trois organismes s'opposent à la soumission de Trans-Air.

Nous n'avons pas reçu de réponse.

Donc, j'estime d'après ce que vous venez de me dire, monsieur, que M. Wishart, le Procureur général de l'Ontario a dit quelque chose de faux.

**M. Pickersgill:** Tout d'abord, je ne pense pas qu'ici aucun d'entre nous voudrait prendre au pied de la lettre en article de journal. Je ne veux pas ici faire de critique de la presse, mais nous ne savons pas évidemment s'il s'agit vraiment des paroles mêmes de M. Wishart ou s'il s'agit d'une tentative sincère de reproduire ses paroles. J'ai fait partie de la Chambre des communes pendant 14 ans et je sais qu'il y a pas mal de choses que l'on m'a attribuées et que je ne reconnaissais pas lorsque je les lisais dans les journaux.

**M. Skoberg:** Je pourrais peut-être lire la prochaine phrase. Elle pourra justifier ma conviction qu'il s'agit d'un reportage très exact.

«Nous n'avons pas reçu de réponse... Il continue ensuite.

«il a répondu par le silence» dit M. Wishart, «C'est une bien mauvaise façon de faire les choses».

## [Texte]

Then he goes ahead and spells out the reason.

**Mr. Pickersgill:** Mr. Chairman, perhaps you would permit me, without in any way getting into any controversy with the Attorney General of Ontario, to recite precisely what did happen.

**Mr. Skoberg:** When you are reciting what did happen will you please say why you did not have public hearings, when so many bodies and representative groups of various communities asked for such hearings.

**Mr. Pickersgill:** I think that is indicated in the decision.

In the normal course of events, though sometimes this is abridged, when an application is made by any air carrier or any person wishing to set up an air carrier, the application is advertised and any interested person is given 30 days—normally. Our rules do not require this but normally this is done; very rarely is it not done. Once in a while there are emergency situations when a service is needed urgently and the time is abridged, and once in a very great while temporary permission is given to meet an emergency situation. But in the normal course, after an application has been received and processed, a notice is published in all the media that are likely to come to the attention of the interested parties, and they have 30 days in which to make interventions. Then it is usual to give the applicant, though the time is not always exactly the same, about ten days to reply.

Then in the normal course the Air Transport Committee deals with these applications and disposes of them. I would guess that in about 95 per cent of the cases—I would not like to be held to that figure because I have not counted them—they are dealt with on the basis of these written representations. No hearings are held for the very good reason that I am told there are something like 600 applications in a year, and I am not satisfied that we are dealing with them even fast enough as it is. I think we are incommoding the public because our procedure is very difficult.

**Mr. Skoberg:** May I interrupt just at that point, Mr. Pickersgill. In other words, you are saying that you sometimes think you are not dealing with these applications quickly enough the way it is.

**Mr. Pickersgill:** Yes.

## [Interprétation]

Puis il expose les raisons.

**M. Pickersgill:** Monsieur le président, me permettrez-vous, sans entrer dans une controverse avec le Procureur général de l'Ontario, de préciser ce qui s'est produit?

**M. Skoberg:** Puisque vous aller rappeler ce qui s'est passé; pourriez-vous, s'il vous plaît, nous dire pourquoi il n'y a pas eu d'audience publique alors que tant d'organismes et tant de groupes représentant toutes sortes de collectivités vous avaient demandé de telles audiences?

**M. Pickersgill:** Je pense que ceci est indiqué dans la décision.

Normalement, bien que parfois les formalités soient abrégées, lorsqu'une demande est présentée par tout transporteur aérien ou par toute personne qui veut devenir transporteur aérien la demande est publiée. Et tous les intéressés ont normalement trente jours, pour intervenir, le règlement ne l'exige pas, mais normalement c'est le délai que nous accordons; les exceptions sont très rares. Parfois, il y a des situations d'urgence qui se présentent lorsqu'un service est nécessaire et absolument urgent et il faut évidemment raccourcir ce délai. Encore plus rarement, nous pouvons donner un permis temporaire pour répondre à une situation d'urgence. Mais dans les circonstances normales, on étudie une demande et puis ensuite, on publie un avis dans tous les média qui vraisemblablement pourront tomber sous les yeux des intéressés, et ils ont un délai de trente jours pour intervenir. Il est alors habituel de laisser dix jours à celui qui a fait une demande, pour donner sa réponse. Ce délai peut varier un peu.

Et puis, normalement le Comité du transport aérien étudie ces demandes et règle le cas. Je pense que dans 95 p. 100 des cas, je ne voudrais pas que l'on me chicane sur ce chiffre, car je ne les ai pas comptées, on se fonde sur les instances écrites et on ne tient pas d'audience publique pour la bonne raison qu'il y a près des 600 demandes au cours d'une année et je ne suis pas convaincu que même ainsi nous les étudions assez rapidement. Je crois que nous incommandons le public avec nos procédures compliquées.

**M. Skoberg:** Puis-je vous interrompre, exactement ici, monsieur Pickersgill? En d'autres termes, vous nous dites que parfois nous n'étudiez pas assez rapidement ces demandes.

**M. Pickersgill:** Oui.

## [Text]

**Mr. Skoberg:** Then are we to tell the people of Canada there is no useful purpose in making representation to your commissioners to hold public hearings because you believe they serve no useful purpose?

**Mr. Pickersgill:** I wonder, Mr. Skoberg...

**Mr. Skoberg:** That is just about what you said.

**Mr. Pickersgill:** ...if you would mind letting me finish my exposé, because it is very hard if you get interrupted right in the middle of what you are saying.

**Mr. Skoberg:** This is true, but we have been through this before. We know the facts of life in so far as the regulations are concerned and we just want to know why there were no public hearings.

**Mr. Pickersgill:** If you would prefer to have me answer that question right now, we pay the most serious attention to any request for a public hearing and, if we think that a public hearing is necessary to elucidate the issues, we hold one. However, there is no requirement under the rules to hold a public hearing.

**Mr. Skoberg:** And is it correct the three commissioners made that decision.

**Mr. Pickersgill:** I do not know the decision to which you are referring.

**Mr. Skoberg:** On this particular one we are dealing with now.

• 1025

**Mr. Pickersgill:** If you were asking me about the question of holding public hearings, that is a rule that was made by the whole Commission.

**Mr. Skoberg:** But we were dealing specifically with TransAir, Mr. Pickersgill.

**Mr. Pickersgill:** And Nordair. Both applications were dealt with at the same time.

**Mr. Skoberg:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** I have a supplementary, Mr. Chairman.

Did you consider this application an emergency situation, one that required fast action?

**Mr. Pickersgill:** It hardly could have been regarded as an emergency situation requiring fast action when you think that one applica-

## [Interpretation]

**M. Skoberg:** Nous allons donc dire aux Canadiens qu'il est inutile de présenter des instances à votre Commission en vue de tenir des audiences publiques, parce que vous pensez cela est inutile?

**M. Pickersgill:** Je me demande monsieur Skoberg...

**M. Skoberg:** C'est juste ce que vous avez dit.

**M. Pickersgill:** ...si vous allez me laisser terminer mon exposé. C'est très difficile, vous savez, quand on est interrompu au beau milieu de ce qu'on est en train d'exposer.

**M. Skoberg:** Oui, mais nous avons déjà étudié ceci. Nous savons ce qui arrive souvent avec les règlements, et nous voudrions simplement savoir pourquoi il ny pas eu d'audience publique?

**M. Pickersgill:** Si vous préférez que je réponde immédiatement à cette question, nous étudions très attentivement toutes les demandes d'audience publique et si nous pensons qu'une audience publique est utile, nous la tenons. Mais le règlement n'exige pas d'audience publique.

**M. Skoberg:** Donc ce sont les trois membres du Comité, qui ont pris cette décision?

**M. Pickersgill:** Vous parlez de quelle décision?

**M. Skoberg:** De la décision dont précisément nous nous occupons en ce moment.

**M. Pickersgill:** Vous me parlez ici d'audience publique. C'est un règlement qui a été adopté par la Commission dans son ensemble.

**M. Skoberg:** Mais il s'agit en particulier de Transair, monsieur Pickersgill.

**M. Pickersgill:** Et de Nordair. Les deux demandes ont été examinées en même temps.

**M. Skoberg:** Merci.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** J'ai une question supplémentaire à poser, monsieur le président, est-ce que vous avez considéré qu'il s'agissait ici d'une situation d'urgence qu'il fallait traiter rapidement?

**M. Pickersgill:** Cela peut difficilement être considéré comme une situation d'urgence quand on voit qu'une demande a été reçue le

## [Texte]

tion was received on November 29, 1968 and the other on January 16, 1969.

I think if we are to be criticized for anything it is that we did not deal with them sooner. The fact of the matter is that in the period between the time these applications were received and dealt with there had been another change in the Minister of Transport, to our knowledge he was considering the policy and some possible clarifications and changes in that policy, and we thought it incorrect for us to rush into a decision about these things until the new Minister and the government had an opportunity to review the policy.

**Mr. Benjamin:** Well, from the time you received the applications until they were dealt with obviously a fair amount of time passed. Could the Commission not have felt that another month or two would not have mattered, since so much time had passed? If there was no emergency, was the public being inconvenienced by any further delay?

**Mr. Pickersgill:** Mr. Chairman, I think I should make one observation at this point because it makes it difficult for me to give the answer I otherwise would like to give to such a question.

I have read in the newspapers that Nordair, one of the applicants dealt with in this decision, is proposing to make an appeal to the Minister. Therefore it seems to me that I should not say anything that was not completely within the ambit of this decision because it might be prejudicial to the exercise of their rights—if they do make the appeal. Beyond the points set out in the judgment by the three commissioners, not by me alone, I do not think it would be proper for me to add anything about the reasons.

**Mr. Benjamin:** Do you mean an appeal by Nordair to the Minister to have their initial application heard?

**Mr. Pickersgill:** To have this modified. I do not know, of course, because they did not tell me what they were going to put in their appeal. But I did read in the newspapers a statement by the head of Nordair that they intended to appeal this position, which they have a right to do under the law. I do not want to be unfair to them or to anyone else, and I think it also would be rather irresponsible of me to add anything to the considered judgment that we made.

**Mr. Benjamin:** You said in the overwhelming majority of cases hearings are not held. Would it be correct to assume that in an

## [Interprétation]

29 novembre 1968 et l'autre le 16 janvier 1969.

Je pense que s'il faut nous critiquer, c'est de ne pas nous en être occupés plus vite. Le fait est qu'entre la réception de ces demandes, et le moment où on les a étudiées, il y a eu un autre changement de ministre des Transports. Nous savions que le ministre étudiait la politique suivie et envisageait d'y apporter des éclaircissements et des modifications. Nous avons pensé qu'il n'eût pas été correct de nous précipiter sur une décision tant que le nouveau ministre et le gouvernement n'auraient pas eu l'occasion de revoir leur politique.

**M. Benjamin:** En tout cas, pendant ce délai entre la réception de la demande et son étude, pas mal de temps s'est écoulé. La Commission n'aurait-elle pas pu penser qu'un mois ou deux de plus n'auraient pas changé grand chose puisqu'il y avait eu tant de temps déjà de passé? Si la situation n'était pas urgente, y aurait-il eu un inconvénient pour le public à attendre un peu plus?

**Mr. Pickersgill:** Je pense, monsieur le président, que je devrais peut-être faire une observation ici. Il m'est difficile de donner la réponse que je voudrais donner à cette question sans faire cette observation.

J'ai lu dans les journaux que Nordair, un des requérants dont il s'agit à propos de cette décision, devait présenter un appel au ministre, donc, il me semble que je ne devrais rien dire parce que ce pourrait être préjudiciable à l'exercice de leurs droits si ces personnes interjectent appel. Donc, je pense qu'en dehors des points qui ont été précisés dans le jugement porté par les trois commissaires et non pas par moi seul, il ne conviendrait pas pour moi d'ajouter quoi que ce soit au sujet des raisons.

**Mr. Benjamin:** Voulez-vous dire un appel au ministre fait par Nordair pour qu'on examine leur demande initiale?

**Mr. Pickersgill:** Soit pour faire modifier la décision. Je l'ignore naturellement, car ils ne m'ont pas dit ce qu'ils allaient inscrire dans leur appel. D'après ce que j'ai lu dans les journaux, il y a une déclaration du président de Nordair qui prétendait vouloir en appeler de cette décision. Je ne voudrais pas ici être injuste envers ces personnes ou envers qui-conque. Je pense que ce serait irresponsable de ma part d'ajouter quoi que ce soit à ce jugement bien pesé que nous avons porté.

**Mr. Benjamin:** Vous avez dit que dans la grande majorité des cas, il n'y avait pas d'audience. Serions-nous dans le vrai en concluant

**[Text]**

overwhelming majority of cases requests are not forthcoming from the public or anyone else to hold hearings, and that of any cases dealt with nobody has shown any interest and no applications were made?

**Mr. Pickersgill:** I have not any statistical record in front of me, normally I do not take part in these things, but in many cases there are suggestions that there should be hearings and they are not held.

The purpose of a hearing is to make sure that all the evidence the Commission considers would be required to make a judgment is available. I think the Commission could be criticized very seriously if it did not allow sufficient time for all written interventions, and for replies to those interventions.

After that, it seems to me that if no one has taken advantage of those opportunities that are given by the law, and if the Commission itself feels that it has all the evidence that is required to make the kind of decision that the law requires it to make, it is our duty, our responsibility to determine whether there should be a hearing. These hearings are inevitably very costly, merely to taxpayers but also to air lines, and sometimes other people as well. They do hold up the normal work of the Commission and it does not seem to me that it is desirable to hold them merely for the sake of providing further delays, that they should only be held in cases where the Commission believes that somebody has not had a chance to be heard, or that there has not been sufficient evidence to come up with the facts.

**Mr. Benjamin:** How do you know that any of these might be merely for the purpose of exercising delay?

**Mr. Pickersgill:** We do not know.

**Mr. Benjamin:** Does the Commission sit in judgment of those? Are you saying that where people appear before the Commission to make representations on any kind of case, that in the course of considering whether or not you will hold a hearing, you also decide whether or not you think the application for a hearing is for the purpose of delaying a decision?

**Mr. Pickersgill:** No, we would never make such a decision as that, of course. That would be imputing motives to other people and I would hope I would never do that.

**Mr. Benjamin:** I cannot see why you even made the remark.

Mr. Chairman, may I ask Mr. Pickersgill my question again. Are there a substantial

**[Interpretation]**

que dans la grande majorité des cas, aucune demande n'est faite par le public ou par qui que ce soit, en vue d'audiences, et que dans tous les cas traités, personne n'a manifesté d'intérêt, et aucune demande n'a été faite?

**Mr. Pickersgill:** Je n'ai pas de statistiques ici sous les yeux. Normalement je ne m'occupe pas moi-même de ces questions, mais on a l'impression que dans bien des cas, il devrait y avoir des audiences et il n'y en a pas.

Le but d'une audience publique, c'est de s'assurer que toutes les preuves dont la Commission peut avoir besoin pour porter un jugement sont mises à sa disposition. Je pense que la Commission pourrait être critiquée très gravement si elle ne donnait pas suffisamment de temps pour toutes les interventions écrites et pour y répondre.

En outre, il me semble que si personne ne tire avantage de ces occasions que la loi leur donne, et que si la Commission elle-même estime qu'elle a toutes les preuves nécessaires pour arriver à une décision qu'exige la loi, nous avons le devoir de déterminer s'il y aura une audience publique. Ces audiences coûtent inévitablement très cher, non seulement au contribuable, mais également aux compagnies aériennes et parfois à d'autre personnes aussi. Cela gêne le travail normal de la Commission et il ne me semble pas souhaitable de tenir de telles audiences simplement pour retarder encore l'affaire. On doit les tenir seulement au cas où la Commission croit sincèrement que quelqu'un n'a pas eu l'occasion de se faire entendre ou qu'il n'y a pas eu de preuves suffisantes pour faire ressortir les faits.

**Mr. Benjamin:** Comment savez-vous qu'une audience n'aurait pour effet que d'occasionner des retards?

**Mr. Pickersgill:** Nous ne savons pas.

**Mr. Benjamin:** La Commission siège-t-elle pour juger cela? Dites-vous que lorsque des personnes comparaissent devant la Commission pour faire des représentations sur un cas quelconque, tout en examinant si oui ou non il y aura une audience, vous décidez aussi si oui ou non, à votre avis, la demande d'audience n'est faite que pour retarder l'affaire?

**Mr. Pickersgill:** Non, évidemment, ce n'est pas à nous de prendre de telles décisions. Cela équivaudrait à leur imputer des motifs et j'espère ne jamais faire cela.

**Mr. Benjamin:** Je ne comprends pas pourquoi vous avez fait cette remarque? Monsieur le président, est-ce que je peux reposer ma question à M. Pickersgill? Est-ce qu'il y a bien

## [Texte]

number of cases in which the Commission is required to make decisions—a quarter, a half, three-quarters of the cases—where no interest is shown, nobody asks that hearings be held, and nobody even makes any submissions? Are there some in this category?

**Mr. Pickersgill:** Of course.

**Mr. Benjamin:** Then it would not be correct to say that the Commission is in any way prevented from holding hearings because of too many applications or requests to appear before it?

**Mr. Pickersgill:** The time taken by the commissioners and by the staff in holding any hearing has to be subtracted from the total amount of time available in a year or a month to deal with the whole workload of the Commission which is very heavy indeed. Each applicant attaches great importance to his application even if he has only one aircraft.

**Mr. Benjamin:** Does the Commission attach any greater weight and consideration to requests to hold a hearing when it comes from a provincial government or a minister of the Crown or...?

**Mr. Pickersgill:** May I continue then, the answer I was giving to Mr. Skoberg when I was interrupted.

The Ontario government received notice of both these applications in exactly the same way as everybody else did, about the beginning of the year 1969. They did not intervene at all. A year later, the Minister of Transport of Ontario, indicated his desire to intervene.

If he had been anybody except the Minister of Transport of Ontario, or someone else representing a very wide interest, I think in fairness to the applicant we would have said: The time for interventions passed a year ago and you should not be allowed to intervene. We did not do that. We gave consent. We gave him the time he asked for, until February 6, I believe. We then had to give the applicant a little time to reply to that. Besides that, we received the representative of the government of Ontario, their counsel, so that he could elaborate on their objections, and we listened to that.

We then received a letter from him on, I think, March 2, which was a very considerable time after any normal interventions would have been allowed even under the extended period, which he wrote on behalf of the gov-

## [Interprétation]

[Texte]

des cas où la Commission est tenue de prendre des décisions dans un quart, la moitié ou trois quarts des cas, où on ne témoigne aucun intérêt, où personne ne demande la tenue d'une audience, et où personne ne fait de démarche. Est-ce qu'il y a beaucoup de cas comme ça?

**Mr. Pickersgill:** Naturellement.

**Mr. Benjamin:** Alors, on n'aurait pas raison de dire que la Commission n'est pas empêchée de tenir des audiences en raison du nombre excessif de demandes d'audiences?

**Mr. Pickersgill:** Le temps passé par les commissaires et par le personnel à tenir une audience doit être prélevé sur le temps total disponible dans une année, dans un mois, faire le travail entier de la Commission, et je vous assure que c'est un fardeau très lourd. Chaque demandant attache beaucoup d'importance à sa demande, même s'il ne s'agit que d'un seul avion.

**Mr. Benjamin:** La Commission accorde-t-elle plus de poids à la demande lorsqu'elle vient d'un gouvernement provincial ou d'un ministre de la Couronne ou...

**Mr. Pickersgill:** Je reviens à ce que je disais à M. Skoberg tout à l'heure lorsqu'on m'a interrompu.

Le gouvernement de l'Ontario a reçu préavis de ces deux demandes comme tout le monde, vers le début de l'année 1969, et ils n'est pas intervenu. Un an après, le ministre des Transports de l'Ontario, a exprimé son désir d'intervenir.

Alors, s'il ne s'était pas agi du ministre des Transports de l'Ontario, s'il s'était agi de n'importe qui ou de quelqu'un qui représenterait un intérêt ayant plus d'ampleur, je crois qu'en toute justice pour les autres demandants on aurait refusé leur demande en disant: «le délai est écoulé depuis plus d'un an et vous n'avez pas le droit d'intervenir.» On n'a pas fait cela, on lui a accordé le temps qu'il a réclamé, jusqu'au 6 février, il me semble. Et, à ce moment-là il a fallu qu'on donne à celui qui avait fait la demande un peu de temps pour répondre. De plus on a reçu, le représentant du gouvernement ontarien, ses avocats, pour qu'il puisse expliquer davantage ses objections. On a écouté tout cela.

Et par la suite on a reçu une lettre de lui, il me semble que c'était le 2 mars, bien après la durée d'une intervention normale même en tenant compte du prolongement. Il nous a écrit au nom du gouvernement ontarien et

**[Text]**

ernment of Ontario and the decision indicates that we took the contents of that letter into account.

So I do not think there can be any argument about our giving the government of Ontario the most exceptional opportunities to intervene. Moreover, if my memory serves me correctly, when we came to the conclusion that we should—and I think this was the right conclusion—let the government of Ontario intervene even though it was so late, we also advised the City of Sault Ste Marie that, if they wished to make further written representations, we would receive them notwithstanding the fact that the date had passed.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, I think your 10 minutes is over.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, may I ask one more question? A supplementary? It has been alleged that Mr. Andras, the member of the Cabinet who is from Port Arthur, assured the head of the union representing Air Canada employees that it was his understanding there would be a public hearing. Have you any comment to make on that?

**Mr. Pickersgill:** I would not think of making any comments on a statement reported at second or third-hand and attributed to a member of the Cabinet. I think Mr. Andras is the person to whom that question should be addressed.

**Mr. Benjamin:** It will be.

**The Chairman:** Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, most of my questions are going to be about the railways. I know some of the members of our party want to continue their questioning on this particular application and problem with regard to Trans-Air and Air Canada because they have been asking some questions in the House.

I was just rather interested in your remark, Mr. Pickersgill, in connection with Ontario stepping in after a decision had been made and intervening.

**Mr. Pickersgill:** No, not after the decision was made. After the time had expired for making representations.

**Mr. Howe:** I see.

**Mr. Pickersgill:** Oh, I am not criticizing the government of Ontario in any way whatever.

**Mr. Howe:** I was not insinuating that.

**Mr. Pickersgill:** I see.

**[Interpretation]**

d'après la décision, on a tenu compte de cette lettre.

Je ne crois donc pas qu'on puisse prétendre que nous n'ayons pas donné à ce gouvernement des possibilités exceptionnelles d'intervenir. En outre, si je me souviens bien, lorsque nous avons décidé—et je pense que c'était une décision judicieuse—de permettre au gouvernement de l'Ontario d'intervenir, même s'il était trop tard, nous avons aussi informé la ville de Sault-Sainte-Marie que si elle désirait faire d'autres démarches par écrit, nous en tiendrions compte même si la date limite était passée.

**Le président:** Monsieur Benjamin, votre période de 10 minutes est écoulée.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, une autre question, une toute dernière question supplémentaire. On a prétendu que M. Andras, le membre du Cabinet, député de Port Arthur, avait assuré le chef du syndicat des employés représentant Air Canada qu'il y aurait une audience publique. Avez-vous des commentaires à faire là-dessus?

**M. Pickersgill:** Je n'y songerais même pas, puisqu'il s'agit d'une déclaration attribuée à un membre du Cabinet et qu'elle est a déjà été rapportée par deux ou trois personnes. Je pense qu'on devrait poser la question à M. Andras.

**M. Benjamin:** On le fera.

**Le président:** Monsieur Howe.

**M. Howe:** Monsieur le président, mes questions vont porter sur les chemins de fer. Je sais que des députés de notre groupe veulent poser d'autres questions au sujet de cette demande et en ce qui concerne Trans-Air et Air Canada, parce qu'ils ont soulevé des questions à la Chambre.

Je m'intéresse beaucoup à ce que vous avez dit, monsieur Pickersgill, en ce qui concerne l'intervention de l'Ontario après la prise de la décision.

**M. Pickersgill:** Non, pas après la prise de la décision, après l'écoulement de la date limite pour formuler des représentations.

**M. Howe:** Je vois.

**M. Pickersgill:** Je ne critique pas le moins-durement le gouvernement ontarien.

**M. Howe:** Je n'impliquais pas cela du tout.

**M. Pickersgill:** Je vois.

## [Texte]

**Mr. Howe:** I was just saying that you reopened the case before the decision was made. Is that the way to put it?

**Mr. Pickersgill:** Well, the applications were before us, the time for interventions had elapsed, but we nevertheless granted them, at their request, the right to make a late intervention. That is not the only time that has been done. Sometimes people do not seem to notice this. Sometimes there are other good reasons. We do not want anybody who has any material interest in these matters to be denied an opportunity to express his views.

**Mr. Howe:** I was getting around to apparently another decision that was made, regarding Sunday trucking. Two trucking firms were allowed to operate on Sunday. Is this true?

**Mr. Pickersgill:** Yes.

**Mr. Howe:** That is directly opposite to the statement that the Minister of Transport made in the House yesterday. He said that he had been raised a very pious Presbyterian and sincerely hoped that we do not allow trucks on the highways on Sundays.

I notice here that there was no opposition but this question has, I think, been coming up in Ontario again.

**Mr. Pickersgill:** The efficient Secretary of the Commission has the decision that was made last August in this Lord's Day Act case and I would be very glad to send it to you.

There are some more applications before the Commission now. Since they are before the Commission, all I can properly say is that I believe there are a great many interventions against them and I am perfectly sure that there is going to be a lot of hard soul-searching before a decision is reached.

**Mr. Howe:** What two companies received the right to operate on Sunday?

**Mr. Pickersgill:** One is Maislin Bros. Transport Ltd. of La Salle, Quebec, and the other is Day and Ross Ltd. of Hartland, New Brunswick. The decisions speak for themselves and obviously I cannot speak very well for them because I took no part in this adjudication. They are very limited in the scope they allow and perhaps I could send you...

**Mr. Howe:** Are they allowed to go across provincial boundaries or are they within the provinces themselves?

## [Interprétation]

**M. Howe:** J'ai simplement dit que vous avez ré-ouvert le débat avant la prise de décision. Est-ce bien cela?

**M. Pickersgill:** On a été saisi des demandes. La date limite était écoulée et on a accordé quand même au gouvernement ontarien ce qu'il avait demandé. Cela n'est pas la première fois que cela arrive. Et on semble parfois l'ignorer. Parfois, il y a d'autres bonnes raisons. Nous ne voulons pas qu'on empêche quiconque à des intérêts matériels quant à ces questions d'exprimer son point de vue.

**M. Howe:** Alors, à propos d'une autre décision qui aurait été prise au sujet du camionnage le dimanche, on aurait permis à deux compagnies d'exploiter leur commerce le dimanche. Est-ce vrai?

**M. Pickersgill:** Oui.

**M. Howe:** Mais c'est absolument contraire à la déclaration que le ministre des Transports a faite hier à la Chambre des communes, et selon laquelle, en tant que presbytérien très pieux, il espérait bien qu'on ne permettrait pas aux camions de circuler sur les routes le dimanche.

J'ai remarqué qu'il n'y avait pas eu d'opposition à cela, mais je pense que la question va revenir sur le tapis dans le gouvernement ontarien.

**M. Pickersgill:** L'excellent secrétaire de la Commission a la décision qui a été prise en août dernier dans le cas de la Loi sur le dimanche et je serais fort heureux de vous en procurer un exemplaire.

Il y a d'autres demandes la Commission en ce moment. Et puisque la Commission en est saisie, moi, tout ce qui m'est permis de dire, c'est que je crois qu'il y aura beaucoup d'interventions contre elles et je suis certain qu'on fera un examen de conscience très prolongé avant de prendre une décisions.

**M. Howe:** Quelles sont les deux compagnies qui ont obtenu le droit d'opérer le dimanche?

**M. Pickersgill:** L'une est la *Maislin Bros. Transport Ltd.*, de La Salle (Québec), et l'autre la *Day & Ross Ltd.*, de Hartland (Nouveau-Brunswick). Les décisions s'expliquent d'elles seules, et moi je ne pourrais pas les défendre très bien, puisque je n'y étais pour rien. Ce sont des permis de portée très limitée et peut-être pourrais-je vous envoyer...

**M. Howe:** Ont-elles le droit de traverser les limites provinciales où se tiennent-elles à l'intérieur des provinces?

[Text]

**Mr. Pickersgill:** I do not think, Mr. Howe, that I should attempt to answer that question without legal advice because I just do not know the answer. All I know is that it was a very limited kind of permission that was given in this particular case.

**Mr. Howe:** Well, just what was the permission in this case?

**Mr. Pickersgill:** Well it...

**Mr. Howe:** Let somebody who knows...

**Mr. Pickersgill:** Yes. You know, I should not interpret these things. The decision should speak for itself.

**Mr. Howe:** Could one of the other witnesses give us a resumé of what the decision implies?

**Mr. Pickersgill:** This is the decision made in its judicial capacity. I wonder if it is wise for us to attempt to second-guess the people who made the decision and heard the evidence.

**Mr. Howe:** Is it not made within your Commission?

**Mr. Pickersgill:** Yes, but it was not made by me.

**Mr. Howe:** Well, is there someone there who can interpret this decision as to what it involves?

**Mr. Pickersgill:** It has been suggested by the Secretary who is obviously much brighter than I am...

**Mr. Howe:** Not possibly.

**Mr. Pickersgill:** ...that I should read the orders in both cases. They are quite short. If that would be agreeable to the Committee...

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. Pickersgill:** ...I would be glad to do it. Perhaps you do not mind if I leave out all the stuff about the Canadian Transport Commission and so on at the top and just start:

IN THE MATTER OF an application, under paragraph (x) of section 11 of the Lord's Day Act, by Day and Ross Ltd., of Hartland, New Brunswick.

UPON consideration of paragraph (x) of section 11 of the Lord's Day Act, and the evidence on file...

The Canadian Transport Commission hereby orders the Day and Ross Ltd., its servants, workmen, drivers, agents or officials, with the object of preventing

[Interpretation]

**M. Pickersgill:** Je ne crois pas, monsieur Howe, que je devrais essayer de répondre à cette question sans consulter mes conseillers juridiques, car franchement, j'en ignore la réponse. Tout ce que je sais, c'est qu'il s'agit d'un permis très limité qui a été accordé dans ce cas-ci.

**M. Howe:** Mais en quoi consiste cette permission?

**M. Pickersgill:** Eh bien elle...

**M. Howe:** Laissez quelqu'un qui sait...

**M. Pickersgill:** Oui. Je ne crois pas que je suis en droit d'interpréter la décision. Elle doit s'expliquer d'elle seule.

**M. Howe:** Est-ce qu'un des autres témoins pourrait nous donner un résumé de la décision prise?

**M. Pickersgill:** C'est la décision prise en vertu de sa capacité judiciaire. Je me demande si il est sage d'essayer de deviner les raisons des gens qui ont pris la décision et qui ont attendu les témoignages.

**M. Howe:** N'est-ce pas une décision qui relève de votre Commission?

**M. Pickersgill:** Oui, mais je ne l'ai pas prise personnellement.

**M. Howe:** Alors y a-t-il quelqu'un qui peut dire ce qu'elle implique?

**M. Pickersgill:** Le secrétaire qui est beaucoup plus brillant que moi m'a proposé...

**M. Howe:** Certes pas.

**M. Pickersgill:** ...de lire les décrets dans les deux cas. Ils sont assez courts et si cela convient au Comité...

**Des voix:** D'accord.

**M. Pickersgill:** ...je serais heureux de le faire. Je ne pense pas que cela vous fasse de quoi que je laisse tout ce qui touche à la Commission canadienne des transports au début

En ce qui concerne une demande en vertu du paragraphe (x) de la Loi sur le dimanche demande formulée par Day & Ross Ltd. de Hartland, Nouveau-Brunswick.

En conviction du paragraphe de l'article 11 de la loi sur le dimanche et des preuves dans les dossiers.

La Commission canadienne des Transports ordonne par la présente que la Day & Ross Ltd., ses employés travailleurs conducteurs, agents ou administrateurs,

## [Texte]

undue delay, are permitted to do such work as is necessary on the Lord's Day:

(1) for the purpose of furnishing from points in the Atlantic Provinces to points in the Provinces of Quebec or Ontario a continuous freight service by motor vehicles;

(2) for the purpose of furnishing from points in the Provinces of Ontario or Quebec to points in the Atlantic Provinces a continuous freight service by motor vehicles; and

(3) for the purpose of furnishing within and between any of the four Atlantic Provinces a continuous freight service by motor vehicle.

That is the order in that case, and the other one is...

**Mr. Howe:** That is sufficient, Mr. Chairman.

**Mr. Pickersgill:** The other one is even shorter, but if you are happy with the one...

**Mr. Howe:** In other words, it does not stipulate that this is perishable freight or any particular type of freight. They can just carry general freight.

**Mr. Pickersgill:** It is to enable them to provide continuous service. That seems to be the operative phrase.

**Mr. Howe:** I was rather interested to see on page 7 that there was no opposition to this. Apparently the people who are interested in preserving the Lord's Day Act did not really understand what was going on, and the foot is in the door now. However, it is rather good to hear the Minister of Transport say that he is not going to be in favour of any more of this type of thing. I think it is not just particularly because of the Lord's Day Act, but because of the hazard on the highways on Sundays and weekends. I think it is a very good thing.

I do not know whether this was taken into consideration when your decision was made, but I think it was a precedent that is going to be a little hard to overcome. You may have to reopen the case.

**Mr. Pickersgill:** Of course, I presume there are legal means. I was responsible for introducing this provision into the National Transportation Act at the request of the trucking associations which made it possible for us to

## [Interprétation]

afin d'éviter du retard indu, aient la permission de faire le travail nécessaire le jour du Seigneur pour

(1) fournir à partir d'endroits situés dans les provinces atlantiques jusqu'à des endroits des provinces de Québec ou de l'Ontario un service continu de Transport de marchandises par véhicules automobiles;

(2) fournir à partir d'endroits situés dans les provinces d'Ontario ou de Québec jusqu'à des endroits situés dans les provinces atlantiques un service continu de Transport de marchandises par véhicules automobiles; et

(3) fournir à l'intérieur et entre les quatre provinces atlantiques un service continu de Transport de marchandises par véhicules automobiles.

C'est le décret pris dans ce cas. Voici l'autre...

**M. Howe:** Cela suffit, monsieur le président.

**Mr. Pickersgill:** L'autre est plus court, mais si vous êtes content de celui...

**Mr. Howe:** Donc, on ne stipule pas qu'il s'agit de marchandises périssables ou une sorte de marchandise en particulier. Ils peuvent transporter des marchandises en général.

**Mr. Pickersgill:** Il s'agit simplement de service ininterrompu. Voilà l'essentiel de la chose.

**Mr. Howe:** J'ai vu à la page 7 qu'on ne s'oppose pas à cela. Apparemment, ceux qui veulent maintenir la Loi sur le dimanche n'ont pas exactement compris ce qui se passait et la porte est ouverte maintenant. Je suis bien content d'entendre le ministre dire qu'il ne favorisera plus de demandes de cette nature. Je pense que cela n'est pas seulement dû au fait de la Loi du Sabbat, mais surtout au danger que constituent les camions sur les routes le dimanche et en fin de semaine. Je pense que c'est une excellente chose.

Je ne sais pas si vous avez tenu compte de ce facteur lorsque vous avez pris cette décision, il me semble que cela va constituer un précédent assez difficile à surmonter. Vous aurez peut-être à réexaminer le cas.

**Mr. Pickersgill:** Naturellement, je pense qu'il y a des moyens légaux. C'est moi qui ai fait introduire cette clause dans la Loi nationale sur les transports, à la demande des associations de camionneurs, et cela nous a

## [Text]

do this. I was then the Minister of Transport and you were a member of Parliament, Mr. Howe, and I do not think either of us realized its full implications when we did it. I am not blaming you any more than I am blaming myself, but I am blaming you just as much because we were both equal members of Parliament.

**Mr. Howe:** This is true.

**Mr. Pickersgill:** If we had thought it was wrong we should not have—parliament should not have passed it. Since it is part of the law and since we have to deal with applications that come before us, we have to deal with them until Parliament changes the law.

The truckers made the argument, I remember this very well, that the railways were allowed under the Lord's Day Act to provide continuous service and that it was discriminatory against them as another mode not to be allowed to do it. I am sure that is the only basis on which Parliament would ever have done this. I know, notwithstanding that fact, that there was much agony before these two decisions were reached.

All I can say is that I am perfectly sure the Commissioners who sit in the hearings that are now coming up will take all the representations fully into account. You can appreciate my position. It would be very wrong for me to try to say now what decision they will reach.

**Mr. Howe:** I presume that the applications that are being made now are getting much more attention than those....

**Mr. Pickersgill:** I understand they are getting a tremendous amount of attention.

**Mr. Howe:** From the Canada Safety Council and all—of course we will admit that we have become more conscious of safety on our highways in the last two or three years. Probably we should have been far more farsighted when we put that section in the Act some years ago. I sincerely hope that the Commission will, as you say, not give any more favourable decisions in this regard, because it certainly does increase the weekend traffic hazard by having trucks. You and I who once in a while drive on the weekends notice it.

**Mr. Pickersgill:** I think there is no rule of law that prevents a member of Parliament from making a representation to the Commiss-

## [Interpretation]

permis d'en arriver à cette décision. J'étais alors ministre des Transports et vous étiez député M. Howe, à ce moment-là, et je ne crois pas que ni vous ni moi ne nous rendions compte des conséquences ultimes de cette loi. Je ne vous blâmes pas davantage que je me blâme moi-même, mais je vous blâme autant, parce que nous étions deux députés égaux au parlement.

**M. Howe:** C'est vrai.

**M. Pickersgill:** Si nous avions estimé que c'était une mauvaise loi, nous n'aurions pas dû, c'est-à-dire le Parlement n'aurait pas dû l'adopter. Mais puisqu'elle fait partie de nos lois et que nous devons examiner des cas qui nous sont présentés, il faut qu'on les considère jusqu'à ce que le Parlement décide de modifier la loi.

Les camionneurs ont soutenu que les chemins de fer pouvaient fonctionner le dimanche et fournir un service ininterrompu et que c'était de la discrimination de les empêcher de faire de même. Je suis sûr que c'est la seule raison qui aurait convaincu le Parlement de leur accorder ce qu'ils demandaient. Je le sais et je n'ignore pas que l'on a hésité beaucoup avant d'en arriver à ces deux décisions.

Tout ce que je puis dire, c'est que je suis persuadé que les commissaires tiendront compte désormais de toutes les démarches faites au cours des audiences. Vous comprenez très bien mon point de vue. Il ne conviendrait absolument pas d'essayer de dire maintenant les décisions qu'ils prendront dans l'avenir.

**M. Howe:** Alors, les demandes actuelles reçoivent beaucoup plus d'attention que ces deux-là....

**M. Pickersgill:** J'ai entendu dire que c'était le cas.

**M. Howe:** D'après le conseil canadien de la sécurité il faut admettre qu'on est de plus en plus conscient de la sécurité routière depuis deux ou trois ans. Peut-être aurions nous dû voir plus loin et mettre cet article dans la Loi il y a quelques années, et j'espère sincèrement qu'on ne rendra plus de décisions favorables à cet égard, car cela augmente le danger de la conduite en fin de semaine, d'avoir des camions sur les routes. Vous et moi qui conduisons parfois en fin de semaine l'avons remarqué.

**M. Pickersgill:** Il n'y a rien qui empêche un député très distingué qui a comparu comme si que je sache. Il y a même, je crois, un

## [Texte]

sion. Indeed, one distinguished member of Parliament even appeared as a witness in the Bell Canada hearing, I believe. However, I think what you said is on the record, Mr. Howe, and if you want to add to that a letter to the Secretary of the Commission, even though he has heard what you have said now, he will write to the Secretary of the Motor Vehicle Transport Committee setting out your views. It would be another piece of evidence.

**Mr. Howe:** Yes. I presume that the provincial governments are entering into it this time.

**Mr. Pickersgill:** I have read the newspapers. I have not checked it.

**Mr. Howe:** I am glad that every consideration is going to be given before any more decisions of this kind are given favourable approval. As I said before, it may be necessary for you to go back. You have created a precedent, and it may be necessary to go back and do something about the other two that were given the...

**Mr. Pickersgill:** Yes. You would not expect me to give any opinion as to how that could be done.

**Mr. Howe:** Not off the top of your head, sir.

**Mr. Pickersgill:** Of course, you know, if I might give you a gratuitous opinion, under the law the Commission can itself review its own decisions at any time and they can also be reviewed upon application. Generally speaking we do not review them unless someone adduces some new evidence that was not present at the time the original decision was made, because otherwise you would never have any certainty about anything.

I am quite sure that if there was a considerable body of opinion and it produced new evidence that these two particular orders should be reviewed, we would have to give very serious consideration to any such application. You know, it is not the law of the Medes and the Persians at all in an order of our Commission. In fact, there are many ways of upsetting it.

**Mr. Howe:** Even by the Minister of Transport.

**Mr. Pickersgill:** In the case of some decisions, yes; in the case of others by the Board of Transport Commissioners and if we make an error in law it can be taken to the Supreme Court. I even read in the newspapers that you are considering in Parliament a bill introduced by the Minister of Justice that

## [Interprétation]

député très distingué qui a comparu comme témoin dans l'audience de Bell Canada. Cependant, je crois que ce que vous avez dit fait partie du compte rendu, monsieur Howe, et si vous voulez y ajouter quelque chose, comme une lettre au secrétaire de la Commission, bien qu'il ait entendu ce que vous avez dit, je suis sûr qu'il écrira au secrétaire du Comité des transports par véhicules automobiles, pour lui exprimer votre point de vue. Ce serait une autre pièce à conviction.

**M. Howe:** Oui. Je présume que les gouvernements provinciaux s'y intéressent aussi.

**Mr. Pickersgill:** J'ai lu les journaux mais je n'ai pas vérifié.

**M. Howe:** Je suis content qu'on va réfléchir avant de prendre toute décision de cette nature à l'avenir. Il faudrait peut-être revenir sur la décision déjà prise, ou la modifier. Vous avez créé un précédent, et il serait peut-être nécessaire de revenir là-dessus et de faire quelque chose à propos des deux compagnies à qui l'on a accordé...

**Mr. Pickersgill:** Oui. Mais vous ne voudriez pas que je donne une opinion sur la façon de le faire.

**M. Howe:** Pas sans réfléchir.

**Mr. Pickersgill:** Naturellement, vous le savez, je puis vous offrir une opinion gratuite. En vertu de la loi, la commission peut elle-même reviser ses décisions n'importe quand et lorsqu'on le demande. D'une façon générale, on ne les revise pas, à moins qu'il y ait un élément de preuve tout à fait nouveau qui n'existe pas au moment où on a pris les décisions. Autrement on ne serait sûr de rien.

Je suis certain que s'il existait des opinions nombreuses fondées sur de nouvelles preuves, nécessitant la révision de ces deux ordonnances il faudrait considérer très sérieusement la possibilité de donner suite à de telles demandes. Un décret de notre Commission n'est pas une loi absolument irrévocabile. En fait il y a de nombreux moyens de l'annuler.

**M. Howe:** Même par le ministre des Transports.

**Mr. Pickersgill:** Dans le cas de certaines décisions oui; dans le cas de certaines autres c'est la Commission des transports qui est compétente; et si nous faisons une erreur juridique, cela peut être porté devant la Cour Suprême. J'ai même lu dans les journaux que le Parlement étudiait un bill proposé par le ministre

**[Text]**

is going to enable a court below the Supreme Court to review the legality of our decisions.

I must say, perhaps it is wrong of me, that I welcome that. I think on points of law having to go to the Supreme Court of Canada was rather restrictive.

**Mr. Howe:** Ponderous.

**Mr. Pickersgill:** I beg your pardon?

**Mr. Howe:** Ponderous.

**Mr. Pickersgill:** I think the suggestion that these things can be brought before some less exalted court than the Supreme Court is a good one—I am venturing on grounds that perhaps I should not because it is before you and I am only a public servant—but as a citizen of Canada I rather welcome it.

**Mr. Howe:** Is my time nearly up, Mr. Chairman?

**The Chairman:** You have time for one more question, Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Of course, I have a lot of questions with regard to railway applications for abandonment, but I would just like to mention...

**Mr. Pickersgill:** I think you mean for the discontinuance of taxi service.

**Mr. Howe:** The discontinuance of taxi service, that is true.

**Mr. Pickersgill:** Have you seen the notice?

**Mr. Howe:** Yes, I have been reading it and I have had letters of all kinds from the area in regard to it. There is going to be a lot of representation up there.

**Mr. Pickersgill:** I expect so, and there is going to be a hearing.

**Mr. Howe:** I know.

**The Chairman:** Maybe I could put your name down for this afternoon.

**Mr. Howe:** Yes, put me on for later as I have a lot of questions on that.

**Mr. Peddle:** At this point I just have one question that occurs to me, Mr. Chairman.

Mr. Pickersgill, when you were Minister of Transport you made a statement on October 20, 1966, that greater co-operation could be achieved to the benefit of both the regional and mainland carriers in the field of joint fares and commission relationships and the carriers would be directed to work towards this goal through the joint committee men-

**[Interpretation]**

de la Justice qui va permettre à une cour inférieure à la Cour suprême de réexaminer la légalité de nos décisions.

J'avoue, tout en ayant peut-être tort de le faire, que je suis d'accord. Je pense que la nécessité d'avoir recours à la Cour suprême des points de loi, était plutôt un obstacle.

**M. Howe:** Les délais sont longs.

**M. Pickersgill:** Pardon?

**M. Howe:** Les délais sont longs.

**M. Pickersgill:** Je pense que la proposition de faire considérer ces questions par des cours inférieures est une bonne chose. Je ne devrais pas le dire parce que je suis ici et je ne suis qu'un fonctionnaire peut-être mais en tant que citoyen du Canada, je l'accueille avec satisfaction.

**M. Howe:** Mon temps sera-t-il bientôt écoulé, monsieur le président?

**Le président:** Vous avez le temps de poser une autre question, monsieur Howe.

**M. Howe:** Naturellement, j'ai beaucoup de questions en ce qui concerne les demandes d'abandon de lignes par les chemins de fer, mais j'aimerais seulement mentionner...

**M. Pickersgill:** Je pense que vous voulez parler de la cessation du service de taxis.

**M. Howe:** La cessation du service de taxis, en effet.

**M. Pickersgill:** Avez-vous lu l'avis?

**M. Howe:** Oui, je l'ai lu, et j'ai reçu des lettres de toutes sortes à ce sujet de la région. Il va y avoir une foule de démarches de faites ici.

**M. Pickersgill:** Je m'y attends. Et il va y avoir une audience.

**M. Howe:** Je sais.

**Le président:** Peut-être pourrais-je inscrire votre nom pour cet après-midi.

**M. Howe:** Inscrivez-moi pour plus tard, car j'ai beaucoup de questions à ce sujet.

**M. Peddle:** Je n'ai qu'une question à ce stade-ci, monsieur le président.

Monsieur Pickersgill, lorsque vous étiez ministre des Transports, le 20 octobre 1966, vous avez fait une déclaration selon laquelle on pourrait réaliser plus de coopération, et que ce serait dans l'intérêt des transporteurs régionaux et du continent, en ce qui concerne les tarifs conjoints et les relations de la commission, et qu'on devrait encourager les

## [Texte]

tioned later in this statement. The Air Transport Board was to supervise progress and if necessary intervene to ensure that adequate progress was made. Does this still apply?

**Mr. Pickersgill:** You perhaps were not in, Mr. Peddle, when copies of all these statements on air policy were distributed, but in Mr. Jamieson's statement of August 15, 1969, he confirmed the policy set out there with the changes that he made, so that if you read the two statements together, unless Mr. Jamieson superseded the earlier statement, the earlier statement still applies.

**Mr. Peddle:** What I am getting at, Mr. Pickersgill, is that this Committee has made a recommendation to Parliament in respect of the service in Labrador, the operations of Quebecair and Eastern Provincial Airways. The recommendation was that these two airlines be required to pool their services out of Wabush to Montreal.

I wonder if this still applies, and if those people cannot get together on it if the following sentence still applies, "If necessary the Transport Board will intervene to ensure that progress is made".

**Mr. Pickersgill:** I do not know that I brought the decision on that case here—perhaps if I am going to come back this afternoon I could bring the decision itself which is quite relevant—but I can tell you right now, Mr. Peddle, that this very question which was raised officially with us by the Wabush Chamber of Commerce and by certain other public bodies is before the Commission at this very moment.

**Mr. Peddle:** Has it not been resolved yet?

**Mr. Pickersgill:** It has not been resolved yet, but it is before us as a matter of urgency.

**Mr. Peddle:** That is all at this moment, Mr. Chairman. Thank you.

**The Chairman:** Mr. McCleave?

**Mr. McCleave:** May I ask Mr. Pickersgill if the rebates to truckers recently introduced under the changes in the Maritime freight rate structure are administered by the Commission?

**Mr. Pickersgill:** That is right.

## [Interprétation]

transporteurs à poursuivre cet objectif par l'intermédiaire de la Commission conjointe mentionnée plus tard dans cette déclaration. La Commission des Transports aériens devait présider aux réalisations et intervenir si nécessaire pour assurer des progrès suffisants. Cela vaut-il toujours?

**M. Pickersgill:** Vous n'étiez peut-être pas présent, monsieur Peddle, lorsque des copies de mes diverses déclarations quant à la politique des transports aériens ont été distribuées. Mais, il y a la déclaration de M. Jamieson faite le 15 août 1969, où il a confirmé la politique établie dans ce cas-là, en ajoutant les changements qu'il a faits. Alors, si vous prenez les deux déclarations ensemble, à moins que M. Jamieson ait annulé la première déclaration, elle est toujours valable.

**M. Peddle:** Où je voulais en venir, monsieur Pickersgill, c'est que notre Comité a fait une recommandation au Parlement en ce qui concerne le service au Labrador, ainsi que l'exploitation de Québecair et d'Eastern Provincial Airways, d'après laquelle ces deux services devraient mettre ensemble leurs services de Wabush à Montréal.

Je me demande si cela vaut toujours, et si ces gens ne peuvent pas s'accorder, si la phrase suivante s'applique encore: «au besoin, la Commission des Transports interviendra pour s'assurer que des progrès sont réalisés.»

**Mr. Pickersgill:** Je ne pense pas avoir apporté le texte de la décision ici. Mais peut-être que je pourrai l'apporter cet après-midi, et cette décision est très pertinente. Mais je vous dis tout de suite, monsieur Peddle, que cette même question qui a été soulevée auprès de nous par la chambre de commerce de Wabush et par certaines autres agences publiques, et que la Commission en est saisie en ce moment.

**Mr. Peddle:** Mais, la question n'a pas été résolue pour l'instant?

**Mr. Pickersgill:** Non, mais nous en sommes saisi en tant que question d'urgence.

**Mr. Peddle:** C'est tout, pour l'instant, monsieur le Président. Merci.

**Le président:** Monsieur McCleave.

**Mr. McCleave:** Est-ce que je pourrais demander à M. Pickersgill si les abattements de taxes pour les camionneurs introduits récemment, en vertu des changements des tarifs de marchandises pour les Maritimes, relèvent de la Commission?

**Mr. Pickersgill:** C'est juste.

[Text]

**Mr. McCleave:** Is this done by some office in Atlantic Canada or is it done from an office up here?

**Mr. Pickersgill:** My impression is that applications are all made to Ottawa.

**Mr. McCleave:** Do you know—or perhaps you could find out for this afternoon—how many Atlantic or Maritime industries have taken advantage of this new set up?

**Mr. Pickersgill:** I do not know. You see, the applications are made by the truckers themselves, but we could give you the number of truckers. I think the annual report gave the statistics up to the time it was printed, but we may have some more recent statistics. Yes, I have here a memorandum saying that the number of claimants filed to January 30, 1970 was 39; the number of claims was 124 and the amount claimed was \$493,137.31.

Of those which were processed as of January 30, the number of claimants, 30; the number of claims, 95 and the amount certified—we certify it and then somebody issues the cheque—\$334,299.79. It does not look to be very much in arrears. There were 9 claimants that had not been dealt with and there seems to be, if my subtraction is right, 29 claims that have not yet been processed.

**Mr. McCleave:** It sounds like you people are handling it in the "soon" fashion, but giving some immediacy to the word "soon."

**Mr. Pickersgill:** We have been very, very pleased by the response from the truckers. We try to make the procedure just as simple as possible because, you know, the railways have a lot of employees to deal with these things, but many of these truckers do not want a very large office staff and we did not want to create any complications if we could avoid them. We had to be sure in paying out public money that we were doing it for the purpose intended by Parliament.

I have the impression from what I have heard that we have had wonderful co-operation from the truckers and that we do seem to be doing it pretty expeditiously.

**Mr. McCleave:** One of the suggestions that was made, I think, in our Committee report of last session was that there be an office in Atlantic Canada to handle these subsidies, but I take it that apparently from the practical mechanics it can be done rather easily from here. Am I correct?

[Interpretation]

**M. McCleave:** Est-ce qu'il y a un organisme dans les provinces de l'Atlantique qui surveille cela? Ou est-ce que c'est fait ici?

**M. Pickersgill:** Il me semble que toutes les demandes sont faites à Ottawa.

**M. McCleave:** Savez-vous, ou pourriez-vous nous dire cet après-midi combien il y a d'industries dans les provinces atlantiques ou les Maritimes qui ont profité de ces nouvelles dispositions?

**M. Pickersgill:** Je ne sais pas. Les demandes sont faites par les camionneurs eux-même. On pourrait donc vous donner le nombre de camionneurs. Je crois que le rapport annuel indique les statistiques jusqu'à sa date de publication. A l'heure actuelle, on a peut-être des statistiques plus récentes. J'ai ici un mémoire disant qu'il y a eu 39 personnes à faire des demandes jusqu'au 30 janvier, le nombre de réclamants est 30 et le été de 124 et que le montant réclamé a été de \$493,137.31.

Sur ceux qui ont été examinées jusqu'au 30 janvier, le nombre de réclamants est 30 et le nombre de réclamations est de 95; en outre, le montant est certifié. Puis on a émis un chèque de \$334,299.79. Il n'y a pas beaucoup de retard, on dirait. Il y a 9 réclamants dont on ne s'était pas occupé, ce qui laisse 29 demandes qui n'avaient pas été traitées.

**M. McCleave:** Vous semblez agir sans trop de délai, disons même assez rapidement.

**M. Pickersgill:** Nous avons été heureux de la réaction des camionneurs.—Nous cherchons à établir des procédures aussi simples que possible parce que les chemins de fer ont, évidemment, beaucoup d'employés pour s'occuper de ces questions. En ce qui concerne les camionneurs, il y a peut-être moins de personnel de bureau, et nous ne voulons créer aucune complications lorsque nous pouvons l'éviter. Nous voulions être certains que cet argent public soit bien utilisé aux fins votées par le Parlement.

D'après ce que j'ai entendu dire, j'ai l'impression qu'il y a une magnifique collaboration de la part des camionneurs et que nous semblons travailler rapidement.

**M. McCleave:** L'une des suggestions qui a été présentées dans notre rapport du Comité de la dernière session, c'est qu'il devrait y avoir un bureau dans les régions atlantiques du Canada pour s'occuper de ces subventions. Mais, apparemment, d'un point de vue pratique, ceci peut se faire plus facilement à partir d'Ottawa. Est-ce exact?

## [Texte]

**Mr. Pickersgill:** So far it has seemed so, but I would not rule the other possibility out. As you know, at the time you passed the Atlantic Region Trade Assistance Act in June, I think it was, of last year the Minister announced that at the same time the federal-provincial committee was being set up which has had a number of meetings—I think I noticed some statement he made in Parliament two or three days ago that they had a meeting this month—and they are considering the whole problem of the application of these subsidies to trucking, of the Maritime Freight Rates Act and the possibility of extending them to the other modes, water and air.

I think our feeling was that we ought to let that committee make its report and see what was going to be done before we rushed prematurely into establishing offices merely for this purpose, apart from the fact that it has, no doubt, come to your notice, Mr. McCleave, that it is not too easy to get staff these days, for any purpose.

**Mr. McCleave:** Thank you very much, Mr. Pickersgill.

**The Chairman:** Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** I would like to lower the sights a little this morning, Mr. Chairman, and take a look at some of the problems that we are experiencing with regard to third-level air carriers, or those carriers which are now appearing on the scene as a kind of thorn in the side of a few of us but yet are gaining support from the general public and municipal authorities. We are not really solving the problem. I am not convinced, sir, and I do not know whether you are, that just denying an application is really the solution to the problem. What can we learn? What would you be free to give us today in the way of information on how much thought is being given to the role of the third level air carrier? You may or may not be aware that here is one in the Fraser Valley from Princeton to Vancouver which is designed to operate simply to facilitate the movement of people to the airport, not to the main centre, with regard to continuing air traffic, which is becoming a greater need all the time.

**Mr. Pickersgill:** Yes, that is right.

**Mr. Pringle:** The use of taxis and automobiles for this is getting less and less desirable.

**Mr. Pickersgill:** That is right.

## [Interprétation]

**M. Pickersgill:** Oui, apparemment, mais je ne rejeterais pas l'autre possibilité. Vous savez que lorsque vous avez adopté la loi sur l'aide au commerce dans la région atlantique au mois de juin de l'an dernier, le ministre avait annoncé qu'en même temps on créerait un comité fédéral-provincial qui s'est réuni plusieurs fois depuis. Et, j'ai cru voir une certaine déclaration qu'il a faite à la Chambre, il y a deux ou trois jours, selon laquelle il y a eu une réunion ce mois-ci. On y étudie donc toute cette question des demandes en vue de fournir des subventions au camionnage aux termes de la Loi sur les tarifs du transport des marchandises dans les Provinces Maritimes et la possibilité de les appliquer à d'autres modes de transport, maritimes et aériens.

Je pense que, à notre avis, il faut permettre à ce Comité de présenter son rapport et voir ce qui va se passer. Nous verrons ensuite ce qu'il faudra faire, plutôt que de nous lancer tête baissée dans l'ouverture de bureaux, sans parler du fait que vous devez bien connaître, monsieur McCleave qu'il n'est pas facile d'obtenir du personnel de nos jours, dans quelque but que ce soit.

**M. McCleave:** Merci bien, monsieur Pickersgill.

**Le président:** Monsieur Pringle.

**M. Pringle:** Ce matin, monsieur le président, j'aimerais considérer des questions de moindre importance, par exemple des transporteurs aériens de troisième niveau, ou de ces transporteurs qui causent des soucis à quelqu'un d'entre nous peut-être, mais qui, malgré tout ont l'appui du public et des autorités municipales. Nous ne réglons pas vraiment le problème en ne donnant pas suite à une demande. Qu'est-ce que nous pouvons apprendre? Qu'avez-vous la liberté de nous dire aujourd'hui, monsieur, au sujet du degré d'attention que vous avez accordé au rôle des transporteurs aériens du troisième niveau? Vous savez ou vous ignorez qu'il y a un transporteur dans la vallée du Fraser, de Princeton à Vancouver, qui a pour but unique de faciliter le transport des gens vers l'aéroport, et non vers les grands centres. La circulation aérienne est un besoin qui s'accroît sans cesse.

**Mr. Pickersgill:** Oui, c'est exact.

**M. Pringle:** L'utilisation de taxis et de voitures à cette fin est de moins en moins souhaitable.

**Mr. Pickersgill:** C'est juste.

[Text]

**Mr. Pringle:** Could you enlighten us on this particular problem? I really believe that the whole concept of licensing these third-level air carriers requires some revision, and I am wondering if you have this in your plans.

**Mr. Pickersgill:** I confess to you that the last thing I read last night before I turned out my light was a brief I had received on this very subject. I have been personally giving quite a lot of thought to it. The Air Transport Committee has been giving thought to it. Our research people have been giving thought to it. I wish we could have a more clear-cut policy with respect to these carriers, and we are going to try to work out what might be regarded as some guidelines. The problem is a very, very simple one in its essence, though it is very complex in its application. I think you have some experience of aviation, Mr. Pringle, and you perhaps will understand very readily what I am going to say now.

With the overhead that is required to run any kind of airline today, you have to have a certain volume of traffic in order to cover your overhead before you start to cover your operating costs, even if you and your wife and one of your unmarried daughters are the headquarters of the airline. This is a hypothetical example but it is not very different from reality in some cases. The real problem is to give any competent person a chance to put in one of these services wherever it has a reasonable chance of succeeding without letting people go in, create a service, create appetites and then go bust, if I may use a vulgar term. And if you look at the record in the United States—I was reading in his brief the number that had failed in the last year—we do not like this. And members of Parliament, I find, do not like it. Nobody likes to have these services established and then six months later have them come and say they want to discontinue the service because they are losing money. Everybody gets worked up about it. We try to the best of our ability not to give a licence where we think there is going to be a financial disaster.

On the other hand, we have sometimes perhaps been a little too ready to give licences where the prospects were not really—where you could not have borrowed any money on it, if I may put it that way. As I say, it is very disrupting to the public, even if only a small number of people ride on it, to find the service suddenly disappear, and I can tell you and all the members of the Committee that any wisdom or guidance you can give us in

[Interpretation]

**M. Pringle:** Pourriez-vous, monsieur, nous donner des explications sur ce problème en particulier? Je crois que ce principe de donner des permis aux transporteurs aériens du troisième niveau, exige certaines révisions. Je me demande si ceci fait partie de vos projets.

**M. Pickersgill:** Je dois vous avouer que la dernière chose que j'ai lue hier soir, avant de m'endormir, était un mémoire que j'ai reçu sur cette question et personnellement, j'ai sûrement réfléchi à la question. La Commission du Transport aérien s'intéresse grandement à la question et nos chercheurs y ont songé. J'aimerais que nous ayons une politique plus nette à ce sujet et nous allons essayer d'élaborer en quelque sorte des principes directeurs à ce sujet. Il s'agit, en réalité, d'un problème très simple, même s'il est très complexe dans la pratique. Vous avez sans doute certaines expériences de l'aviation, monsieur Pringle, et vous comprenez très bien ce que je veux dire.

Étant donné les frais généraux nécessaires pour administrer une ligne aérienne à l'heure actuelle, il faut avoir un certain volume de trafic, pour les couvrir avant de payer vos frais d'exploitation, même si votre femme et l'une de vos filles célibataires constituent le bureau central de la compagnie. C'est un exemple hypothétique mais il ne diffère pas beaucoup de la réalité dans certains cas. Le véritable problème qui se pose ici c'est de donner à toute personne compétente l'occasion de donner des services pourvu qu'il y ait des chances raisonnables de succès sans permettre aux gens d'y entrer, de créer un service, de faire naître des espoirs et ensuite faire faillite. Si vous considérez ce qui s'est passé aux États-Unis, je lisais dans le mémoire le nombre d'échecs au cours de l'année dernière, nous ne voulons pas que ceci se produise. Et les députés ne le désirent pas non plus. Personne ne désire voir des services s'établir et que l'on vienne six mois plus tard annoncer qu'on désire cesser le service parce qu'on perd de l'argent. C'est un ennui pour tout le monde. Nous essayons du mieux possible de ne pas donner de permis lorsque l'on pense que cela finira mal.

Parfois, nous sommes peut-être un peu trop disposés à accorder des permis alors que les perspectives de succès ne sont pas en réalité tellement extraordinaires. Vous ne pourriez le donner comme garantie pour un emprunt, si je peux m'exprimer ainsi. Comme je le dis, c'est vraiment déroutant pour le public, même s'il n'est pas nombreux, de voir un service disparaître brusquement. Je puis vous assurer, vous même et tous les membres du

## [Texte]

this matter we would appreciate. We are certainly thinking about it because sometimes these services would be a lot better than some other kinds of transport services we have that are quite a drag on the economy at the present time.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, I appreciate your comments very much and I think that you have in the past shown a great deal of wisdom. I am just wondering, though, if your criterion is not rather out-dated.

**Mr. Pickersgill:** Perhaps. That is possible.

**Mr. Pringle:** Maybe we should permit the odd third-level airline which is able to qualify according to the air regulations. With the rather stringent requirements with regard to the original financial arrangements, we are not being fair to permit these people to go into business with the possibility of failing. I know of some companies in the United States and some of the rather fly-by-night outfits, if I might be permitted to use that word, who have started and have failed, but I also know of some who started with their fingers crossed and who have succeeded.

**Mr. Pickersgill:** Well, I do too.

**Mr. Pringle:** I am looking at the record of third-level airlines in Canada and first of all you have to get a start.

**Mr. Pickersgill:** That is right.

**Mr. Pringle:** I am wondering if we have sufficient historical data to determine that these people have not the ability. It is my experience that very often when somebody says something cannot be done, somebody takes off his coat and does it.

**Mr. Pickersgill:** That is right.

**Mr. Pringle:** And this is of great concern, especially in our area at the present time by virtue of our geography, our air navigational aids which in some cases are excellent and in some cases leave something to be desired.

**Mr. Pickersgill:** That is right.

**Mr. Pringle:** I would hope that possibly we might be able to have a committee or a hearing sometime when we can all sit around and get some of these people involved who are endeavouring to proceed along this line and maybe come up with some suggestions to the CTC with regard to policy.

## [Interprétation]

Comité, que nous apprécierions tout conseil que vous pourriez donner. Nous songeons beaucoup à toute cette affaire; nous y réfléchissons car parfois, ces services pourraient être bien meilleurs qu'un certain nombre de service de transport que nous avons et qui freine notre économie en ce moment.

**M. Pringle:** Je vous remercie d'avoir fait ces commentaires. Vous avez manifesté beaucoup de sagesse dans le passé; mais je me demande si vos critères ne sont pas un peu démodés.

**M. Pickersgill:** C'est possible.

**M. Pringle:** Peut-être devrions-nous permettre aux lignes aériennes du troisième niveau de se qualifier, si l'on veut, conformément aux règlements aériens. Il y a évidemment des exigences très précises en ce qui concerne les accords financiers. Il ne serait pas très logique, peut-être de permettre à ces gens d'aller en affaires, malgré la perspective d'un échec. Il y a certaines compagnies aux États-Unis, et des compagnies assez mal financées, si je puis dire, qui ont commencé et qui ont échoué, mais j'en connais aussi qui ont débuté dans l'incertitude et qui ont réussi.

**M. Pickersgill:** J'en connais aussi.

**M. Pringle:** On pourrait étudier, par exemple, les antécédents de ces lignes aériennes du troisième niveau au Canada et je pense qu'il faudrait d'abord commencer.

**M. Pickersgill:** C'est très juste.

**M. Pringle:** Je me demande si nous avons suffisamment de données pour déterminer que ces gens n'ont pas la possibilité ou la capacité d'assurer les services raisonnables. D'après ma propre expérience, il arrive souvent que lorsqu'une personne dit qu'une chose est impossible une autre se retrousse les manches et réussit.

**M. Pickersgill:** C'est exact.

**M. Pringle:** Et c'est une cause de grands soucis, surtout chez nous actuellement étant donné notre géographie: nos aides à la navigation en certains cas sont excellents et en certains cas, laissent à désirer.

**M. Pickersgill:** C'est exact.

**M. Pringle:** J'espérerais qu'on pourrait peut-être établir un comité ou tenir une audience où nous pourrions convoquer ces personnes qui veulent agir dans ce sens. Elles pourraient peut-être apporter à la Commission canadienne des transports des suggestions concernant sa politique.

[Text]

**Mr. Pickersgill:** I might say I expect to have an announcement made in a very few days. I am going to British Columbia, I hope, in the month of April to hold a series of public hearings—not of hearings of applications—where the public will be able to give their views about the reorganization of the services that was made about a year ago and which we promised to review after about a year's operations. And this is not with a view to deciding this or that or the other application. This is to let the members of the public express what their needs are and how well their needs are being met and where there might be needs that are not being met.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, I think the general public and the aviation industry, in particular, would welcome this very, very much. I think they have expressed appreciation to British Columbia for it.

**Mr. Pickersgill:** I gave a lot of consideration to how this should be done and it seemed to me that it was of peculiar importance in British Columbia where there are very great problems with roads because of the nature of the country, and where aviation, as in Newfoundland, is perhaps, really more vital to ordinary transport than it is in some of the flatter parts of the country, that I ought to do this myself.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Pringle:** Could I just continue one little bit further?

**The Chairman:** Yes. Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** I would like to switch, if I could, Mr. Chairman, to references being made to regional air carriers and I might say that the aviation people with whom I happen to be associated in various areas are quite optimistic about the new approach with regard to the establishment of some definite policy with regard to regional air carriers. I am happy to see that you say on several occasions that fixed boundaries are not practicable but there should be a policy.

**Mr. Pickersgill:** That is the position taken by the government and we try to follow it.

**Mr. Pringle:** Yes. Page 2 of your statement says:

...Because of these factors...  
This is referring to the profit or nonprofit of certain air routes.

...it is necessary to ensure Air Canada a large portion of the transcontinental market which is, in fact, the most profitable domestic market in Canada, so that it

[Interpretation]

**M. Pickersgill:** Je compte faire une déclaration dans quelques jours. Je vais aller en Colombie-Britannique en avril, j'espère, afin de tenir une série d'audiences publiques. Il ne s'agira pas d'audiences pour des demandes, mais d'audiences où le public pourra faire connaître ses vues en ce qui concerne la réorganisation des services.

**M. Pringle:** Monsieur le président, je pense que le public en général et l'industrie de l'aviation en particulier accueillent ceci très favorablement. Je crois qu'ils en ont remercié la Colombie-britannique.

**M. Pickersgill:** J'ai étudié cette question à fond et je pense qu'elle est particulière dans le cadre de la Colombie-Britannique où vous avez de graves problèmes routiers, dus à la configuration géographique de ce pays, et où l'aviation est, comme dans le cas de Terre-Neuve, bien plus nécessaire au transport en général qu'elle ne l'est dans d'autres régions moins montagneuses du Canada. Je devrais m'occuper moi-même de cette question.

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**M. Pringle:** Pourrais-je poursuivre encore un peu.

**Le président:** Oui, monsieur Pringle.

**M. Pringle:** Monsieur le président, je me permets de passer aux commentaires faits à propos de transporteurs aériens régionaux. Les gens de l'aviation qui collaborent avec moi dans divers domaines sont assez optimistes quant au projet nouveau d'établir une politique bien nette concernant les transporteurs aériens. Je suis heureux de constater qu'à plusieurs reprises, vous dites que des frontières bien délimitées sont impraticables. Mais il faut qu'une politique soit établie.

**Mr. Pickersgill:** C'est la position prise par le gouvernement et nous cherchons à l'appliquer.

**M. Pringle:** Oui. A la page 2 de votre déclaration, vous dites:

«A cause de ces facteurs... il s'agit de savoir si oui ou non certains parcours aériens rapportent un bénéfice.

...une grande partie du marché intercontinental, qui est, en fait, le marché national le plus rentable, devrait être confié à la compagnie Air Canada, de

## [Texte]

can continue to maintain less profitable domestic routes where necessary in the public interest;...

**Mr. Pickersgill:** That is right.

**Mr. Pringle:** It seems that the less profitable routes, Mr. Chairman, are being taken over by regional air carriers and by their intense operations they are being able to do things with them. My question is this. Is there not some possibility that we could give some financial aid to regional air carriers much in the same vein as we gave to Air Canada when it was known as Trans-Canada Air Lines Limited, in the beginning? I am talking about the assistance in making finances procurable, not outright subsidy or necessarily outright grants, but guaranteeing under certain conditions, the purchase of more modern aircraft which would assist these people so that they could, in co-operation with the transcontinental market, take over these less profitable domestic markets? It is my understanding that where a domestic transcontinental air line might, by virtue of its operation find a route unprofitable, a regional air carrier operating on its particular concept can find it to be profitable. Could you comment on the possibility of our lending more financial support to regional air carriers to help upgrade their equipment? I think one of the biggest problems they have is getting equipment comparable to CPA and Air Canada and being able to service the route.

**Mr. Pickersgill:** I think, Mr. Pringle, you are asking me questions which are a little beyond my capacity to answer. I am sure the Minister of Finance and the Minister of Transport would be interested in these questions but what we have to do is look at the policy the government has laid down and carry it out.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Thank you. Mr. Chairman, Mr. Pickersgill, I was just looking at your report here—1969 on page 1 about your prime requirement is meeting this objective that all modes of transport should be regulated in a consistent manner. We realize there has been a lot of research—and there is a section in here on research, I notice, that goes into the various avenues of transportation but the question that I am wondering about is whether or not there has been any deep research involving the entire nation as to having an over-all transportation system which would take into consideration, the added cost to the

## [Interprétation]

façon à ce qu'elle puisse maintenir des parcours nationaux moins rentables mais nécessaires à l'intérêt du public...

**M. Pickersgill:** C'est cela.

**M. Pringle:** Il semble donc que ces parcours moins rentables soient effectués par des transporteurs aériens régionaux et, que grâce à un travail intense, ils puissent réaliser certains profits. Voici donc ma question. Ne serait-il pas possible de fournir une certaine assistance financière aux transporteurs aériens régionaux, un peu comme on l'a fait pour Air Canada lorsque cette compagnie était connue sous le nom de *Trans-Canada Airline Ltd.*? En somme, il s'agirait non pas de leur fournir des subventions directes, mais plutôt de les aider à se procurer une aide financière, de leur garantir, moyennant certaines conditions, l'achat d'appareils plus modernes. Ainsi, en collaboration avec le marché transcontinental, ils pourraient se charger de ces marchés nationaux moins rentables. Je crois comprendre qu'un parcours déficitaire pour une ligne transcontinentale nationale peut fort bien, en raison de modalités d'exploitation différentes, devenir rentable pour un transporteur régional. N'y aurait-il pas moyen, à votre avis d'apporter un meilleur soutien financier aux transporteurs régionaux et de les aider à moderniser leurs appareils? Je crois qu'une de leurs plus grosses difficultés est de se procurer des appareils comparables à ceux de CPA et de Air Canada et d'être capables de financer leurs parcours.

**M. Pickersgill:** Je pense que vous me posez là des questions auxquelles il serait au-delà de mes capacités de répondre. Je suis sûr que le ministre des Finances et le ministre des Transports seraient mieux en mesure d'y répondre. Ils s'intéresseraient sans doute, à ces questions mais je pense qu'il nous faut plutôt étudier la politique du gouvernement et la mettre en application.

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Merci. Monsieur Pickersgill, en considérant votre rapport de 1969, page 1, je vois que vous dites qu'il faut avant tout réglementer tous les modes de transport d'une façon cohérente. Il y a eu en effet d'importantes recherches faites dans ce domaine, comme l'indique ce paragraphe traitant des divers moyens de transport, mais la question que je me pose est celle de savoir si oui ou non il y a eu au Canada d'importantes recherches sur un système d'ensemble de transport qui tiendrait compte de l'augmentation des impôts que créerait en ce moment l'entretien de routes et tout ce qui s'en suit. A mon avis on

## [Text]

taxpayer in keeping up roads and so on and all the rest that goes into it at this particular time? I cannot see that there has been that type of research program.

**Mr. Pickersgill:** I think I could try to answer that in the spirit in which you are asking it. As you know, we had an obligation placed upon us by the National Transportation Act to produce a costing order for railway services. That has been done and though it has been challenged in the Supreme Court and therefore is not final, we have, nevertheless, decided in the Commission as soon as that costing order was made, as an exercise precisely along the lines you are suggesting, to see how the principles—now of course, you cannot apply the details—but how the principles of that costing order could be applied to the other modes of transport to water transport, to air transport, and within the rather rigid limits within which Parliament has jurisdiction and the Commission, therefore, has jurisdiction, to motor vehicle transport. We are working on that.

I do not need to tell you because I think you know something about these things. It is a very difficult exercise. It is like the old school problem of adding apples and oranges, but when all is said and done, a railway has a tremendous infrastructure and an air line has relatively little infrastructure that it owns itself. I mean, it uses the airports and it pays for what it uses or it pays toward what it uses. How do you equate those two things? The infrastructure used by the truckers and bus operators, is not under the jurisdiction of Parliament; they are provincial roads. I think we would be told to keep our noses out of it if we started to investigate that field, and probably quite rightly, too. It is very hard to make valid comparisons. For water transport, again, how do you do it?

**Mr. Skoberg:** The question, though, I believe, if I can just interrupt for a moment, Mr. Chairman, Mr. Pickersgill, is whether or not the Commission should be going ahead with many of the abandonments that are now before you, until such time as a complete research program has been undertaken to look at the economic effects on the entire transportation system, and not just get us broken down into little segregated groups.

**Mr. Pickersgill:** Unfortunately, Parliament did not give us the authority to plant a new heaven and a new earth.

**Mr. Skoberg:** Let us not destroy what we have though.

**Mr. Pickersgill:** The National Transportation Act lays down certain rigid rules about

## [Interpretation]

n'a pas mis sur pied un tel programme de recherches.

**M. Pickersgill:** Je vais essayer de répondre à votre question selon votre ligne de pensée. Vous savez que la Loi sur les transports nationaux nous oblige à établir les prévisions du coût dans le cadre des services ferroviaires. Nous l'avons fait bien que l'affaire ait été portée devant la Cour suprême, ce qui signifie qu'elle n'est pas réglée. Néanmoins la Commission a décidé, dès que ces prévisions du coût ont été établies et justement dans la ligne d'idées qui est la vôtre, de voir, en laissant les détails de côté, comment un tel établissement des prévisions du coût pourrait être appliqué aux autres modes de transport: transport par voie maritime, par voie aérienne, et, dans les limites rigides imposées au Parlement et à la Commission, au transport par voie routière. Nous étudions la question.

Je pense que je n'ai pas à vous le dire, il s'agit là d'un travail extrêmement difficile. On ne peut additionner poires et pommes. Car après tout le chemin de fer possède une énorme infrastructure alors que celle des lignes aériennes est relativement réduite. En d'autres termes, elles utilisent les aéroports et elles paient ce qu'elles utilisent, directement ou indirectement. Comme peut-on faire la synthèse? L'infrastructure des entreprises de transports routiers ne relève pas du gouvernement fédéral. Il s'agit de routes provinciales. Si nous faisions des recherches dans ce domaine, on nous dirait sans doute de nous mêler de ce qui nous regarde, et avec raison. Il est difficile de faire des comparaisons valides. Par exemple, comment vous y prendriez-vous pour les transports maritimes?

**M. Skoberg:** Il s'agit, je crois, de savoir si la Commission devrait aller de l'avant et s'occuper du grand nombre de requêtes d'abandon qui vous a été présenté en attendant qu'un programme de recherches n'ait été mis en vigueur pour étudier les conséquences économiques sur l'ensemble du système de transport, plutôt que de nous diviser en groupuscules.

**M. Pickersgill:** Malheureusement, le Parlement ne nous a pas donné le pouvoir de recréer le ciel et la terre.

**M. Skoberg:** Gardons tout de même ce que nous avons.

**M. Pickersgill:** La loi sur les transports nationaux impose des règles rigides sur ce

## [Texte]

what we are supposed to do and we are in a very critical year in 1970 because what is called the normal grant to the railways is now—it was \$110 million in 1967—for 1970, \$68 million. Unless some of these economically unprofitable operations can be ended, it is very possible that with the \$14 million reduction which will take place in 1971, we will have to pay additional subsidies at the tax payers expense for service that under the law, we have to determine. It is an obligation placed upon us by Parliament whether or not we are justified in paying for them.

• 1120

**Mr. Skoberg:** I am not quite sure which little niche you fit into within the reorganization of the Department in regard to research and whether or not your Commission will have research capabilities to go into many of these things or whether this will be a new department.

**Mr. Pickersgill:** Oh yes; in all these questions which are directly related to regulations, of course, we will.

**Mr. Skoberg:** Again we get back to the question that if we, and if you in your department were going to look at the one mode of transportation and weigh the economic benefits and lack of benefits to the community and not look at the entire transportation system in that area, which includes pollution control and everything else that enters into this picture, highway construction and cost to the taxpayer, if we are going to segregate the individual departments of government down to the extent that you have to be governed only with one area and not be concerned about the other areas of concern to the people of Canada, then how could we possibly have a sensible approach to the entire transportation question?

**Mr. Pickersgill:** Take this business of passenger train discontinuance, under the law we have to take account of the alternate modes. That is a requirement of the law.

**Mr. Skoberg:** Yes.

**Mr. Pickersgill:** That is really precisely what the hearing is about.

**Mr. Skoberg:** Unfortunately that is the only thing you can be governed by.

**Mr. Pickersgill:** No it is not the only thing. Even though it is in a deficit position, it is whether or not the indirect economic benefits to the community served would warrant its

## [Interprétation]

que nous devons faire et l'année 1970 est un année critique pour ce qui est des subventions aux lignes de chemins de fer: elles s'élèveront à \$110 millions en 1967, puis à \$68 millions en 1970. A moins que l'on puisse faire cesser certaines opérations à faible rentabilité, la réduction de \$14 millions qui aura lieu en 1971, nous obligera à verser des subventions supplémentaires aux frais du contribuable pour des services qui doivent être déterminés aux termes de la Loi. Le gouvernement nous y oblige, que ce versement supplémentaire soit oui ou non justifiable.

**Mr. Skoberg:** Je ne sais pas exactement où se situe votre réorganisation du ministère en vue d'effectuer des recherches. Est-ce que votre commission a un personnel de recherches pour étudier ces questions ou bien faudra-t-il créer une nouvelle section?

**Mr. Pickersgill:** Notre commission s'occupera de toutes les questions touchant directement à la réglementation.

**Mr. Skoberg:** Et nous rejoignons devant la question suivante: si nous, ainsi que vous et votre ministère, décidons d'étudier un seul mode de transport, considérant les profits qu'il peut ou peut ne pas rapporter à la collectivité, si nous ne voulons pas tenir compte de l'ensemble du système de transport, qui comprend le problème du contrôle de la pollution, de la construction de routes, des frais aux contribuables, si donc nous découpons les divers ministères du gouvernement, au point de n'être dirigés que par un secteur, sans nous soucier des autres secteurs intéressant les Canadiens, comment pourrons-nous avoir une méthode logique pour aborder le problème du transport en général?

**Mr. Pickersgill:** Prenez par exemple le problème de la discontinuité dans les services de trains de passagers. Aux termes de la Loi, nous devons tenir compte des autres modes de transport.

**Mr. Skoberg:** Oui.

**Mr. Pickersgill:** C'est là le sujet essentiel de la séance.

**Mr. Skoberg:** Malheureusement, vous n'avez que cela pour vous guider...

**Mr. Pickersgill:** Non, je n'ai pas que cela. Il s'agit de savoir si oui ou non, les profits indirects pour la collectivité justifient le maintien d'un service même s'il est en position défici-

## [Text]

being continued because obviously any one that pays does not even come before us.

**Mr. Skoberg:** A short-run solution sometimes is not the best solution.

**Mr. Pickersgill:** That is why, I take it, Parliament agrees to pay subsidies to keep them going.

**Mr. Skoberg:** This is why many times people say the law is an ass in many regards because it is a short-term solution to a problem that is a lot longer.

**Mr. Pickersgill:** Of course, of that particular law, you are in a better position to say it than Mr. Howe and I are because you were not in Parliament when it was passed.

**Mr. Skoberg:** You are very correct. In December when the Canadian National removed their trains No. 5 and No. 6 operating between Winnipeg and Vancouver you gave me some indication in a letter on December 18, 1969, that the Commission plans further investigation of the service the CNR will offer after January 7, 1970.

**Mr. Pickersgill:** That is right.

**Mr. Skoberg:** Has your Commission had an opportunity to look into that situation?

**Mr. Pickersgill:** We look at the traffic every week and we have the reports of the traffic and the question of whether the railway is able to handle it.

**Mr. Skoberg:** On both CN and CP?

**Mr. Pickersgill:** Oh, yes, but actually of course, the CP has only one train anyway.

**Mr. Skoberg:** Yes, you are right.

**Mr. Pickersgill:** They have an application for discontinuance of that train but they have done no rationalization on the main line. We have an equal duty under Section 315 of the Railway Act to make sure that the service is adequate for the traffic offering.

**Mr. Skoberg:** I just have some information here that I received today, in fact, on a train operating between Moose Jaw and Medicine Hat and I am wondering whether or not your Commission is finding that the passenger service is increasing on trains now at this particular time anywhere across the nation.

**Mr. Pickersgill:** I would have to check that. There might be a very temporary increase

## [Interpretation]

taire. Car il est évident que ceux qui paient la note ne viennent pas tous nous présenter des instances.

**M. Skoberg:** Une solution à court terme n'est pas toujours la meilleure.

**M. Pickersgill:** Voilà pourquoi je crois que le Parlement accepte de verser des subventions afin de conserver ces services.

**M. Skoberg:** Voilà aussi pourquoi les gens disent souvent que cette loi est stupide puisqu'elle apporte des solutions à court terme à un problème devant être résolu à long terme.

**M. Pickersgill:** Vous avez évidemment le droit de critiquer cette loi vu que vous n'étiez pas au Parlement lorsqu'elle a été adoptée. M. Howe et moi ne le pouvons pas.

**M. Skoberg:** Vous avez raison. En décembre quand le Canadien-National a supprimé ses trains n°s 5 et 6 faisant le trajet en're Vancouver et Winnipeg, vous m'avez dit dans une lettre du 18 décembre que la Commission allait s'occuper des services que le CN offrirait après le 7 janvier. L'a-t-elle fait?

**Mr. Pickersgill:** Oui.

**M. Skoberg:** Votre Commission a-t-elle eu l'occasion d'étudier la situation?

**M. Pickersgill:** Nous étudions la question de la circulation toutes les semaines à l'aide de rapports et nous cherchons à savoir si les lignes de chemin de fer sont capables de répondre à ces besoins.

**M. Skoberg:** Vous voulez dire le CN et le CP?

**M. Pickersgill:** Oui, les deux. Mais, de toutes façons le CP n'a qu'un seul train.

**M. Skoberg:** C'est exact.

**M. Pickersgill:** On a fait une demande d'abandon du service, mais on n'a pas fait de rationalisation de la ligne principale. En tout cas nous avons le devoir, au terme de la disposition 315 de la Loi des chemins de fer, de nous assurer que le service répond aux besoins de la circulation.

**M. Skoberg:** J'ai justement reçu aujourd'hui des renseignements concernant un train qui fait la ligne Moose Jaw et Medicine Hat et je me demande si votre Commission constate qu'en ce moment le nombre des passagers augmente sur tous les trains à travers le Canada.

**M. Pickersgill:** Je devrais me renseigner sur ce sujet. Il y aura peut-être une augmen-

## [Texte]

because there was an air service between Swift Current and Regina which had its licence suspended a few days ago and...

**Mr. Skoberg:** No, this had no...

**Mr. Pickersgill:** ...and if it were carrying any considerable number of passengers, some of them might go on the trains.

**Mr. Skoberg:** Yes. The point I think I would like to make here, Mr. Chairman, is the fact that the Canadian Pacific changed their reservations system most recently so that you do not have to have a reservation to get on that train.

**Mr. Pickersgill:** Oh, yes.

**Mr. Skoberg:** To show the difference after the change, a train that left Moose Jaw on March 14 had a day coach of 60 passengers, and by the time it got into Calgary they needed an extra car, which was not put on. All this has a bearing on that particular application.

• 1125

**Mr. Pickersgill:** I hope somebody made a complaint.

**Mr. Skoberg:** I hope so too, if they did not, I will make sure they do.

**Mr. Pickersgill:** That does not mean that if it came to our notice in any way—you know we do not have an inspector every day on the trains.

**Mr. Skoberg:** No, this is true. Then I would like to get back to the exact question of how your Commission conducts these inspections as to the number of people travelling and the potential traffic?

**Mr. Pickersgill:** Without it being a cloak and dagger business, we do not send them a week's notice so that everything will be fine.

**Mr. Skoberg:** You can get a report from the railway companies in this regard.

**Mr. Pickersgill:** Oh, yes we have statistics from the railway companies all the time but we also have inspectors who go around. I suppose people get to know who they are but we prefer that nobody should know in advance that they are coming because they are apt to see things that they would not see if there were a couple of days notice.

## [Interprétation]

tation temporaire du nombre des voyageurs du fait que le service aérien entre Swift Current et Régina s'est vu retirer son permis il y a quelques jours...

**M. Skoberg:** Non, cela ne...

**M. Pickersgill:** ...et que si ce vol transportait un grand nombre de passagers, certains d'entre eux devront prendre le train.

**M. Skoberg:** Je voudrais ajouter que le Canadien Pacifique vient de changer son système de réservation et qu'il n'est plus nécessaire de faire des réservations pour prendre ce train.

**M. Pickersgill:** C'est exact.

**M. Skoberg:** Après ce changement, il s'est produit qu'un train ayant quitté Moose Jaw le 14 mars avec 60 voyageurs a eu besoin d'un wagon supplémentaire en arrivant à Calgary et on ne le lui a pas ajouté. Tout ceci compte.

**Mr. Pickersgill:** J'espère bien que quelqu'un s'est plaint.

**M. Skoberg:** Je l'espère également, et dans le cas contraire je veillerai à ce qu'on le fasse.

**Mr. Pickersgill:** Ceci ne veut pas dire que si on nous prévenait d'une façon ou d'une autre nous n'avons pas d'inspecteur tous les jours à bord des trains.

**M. Skoberg:** C'est vrai. Mais revenons à notre problème: comment votre Commission procède-t-elle pour étudier le nombre de passagers ainsi que les prévisions de la circulation?

**Mr. Pickersgill:** Sans qu'il s'agisse d'une histoire de cape et d'épée, nous évitons de les prévenir une semaine à l'avance et ainsi il n'y a pas de problèmes.

**M. Skoberg:** Pouvez-vous obtenir un rapport des compagnies de chemin de fer à ce sujet?

**Mr. Pickersgill:** Oui. Nous avons tout le temps des statistiques des compagnies ferroviaires et nous avons également des inspecteurs qui se rendent à bord des trains. Bien que les gens finissent par les connaître nous préférions qu'on ne sache pas à l'avance qu'ils viennent. Ainsi ils voient des choses qu'ils ne verrait pas autrement.

## [Text]

**Mr. Skoberg:** Thank you. I will go to the bottom of the list again, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** I notice Mr. Chairman, under railway rationalization in the Annual Report on the point about the appeal against the costing order which I presume was launched by one or both railways...

**Mr. Pickersgill:** No, just Canadian Pacific; Canadian National did not.

**Mr. Benjamin:** Just by Canadian Pacific—to the Supreme Court. I note your report says that:

the appeal does not preclude the submission of applications by the railways and their consideration by the Commission.

Does this mean that the Commission will not be making any decisions; they will just be considering while this is before the courts.

**Mr. Pickersgill:** All that is the subject of appeal is the quantum, if I may put it that way, of the subsidy. If the appeal were successful, we would have to pay more than if it were unsuccessful, but that does not preclude our determining whether or not a service should be continued and subsidized. The plain fact is as long as that appeal was not disposed of we would not make a final determination of the amount of the subsidy. The Canadian Pacific Railway, if I understand it correctly and I will correct this later if I am wrong, have made their applications without prejudice and they have provided the information on the basis of our costing order as it now stands, but without prejudice to any rights they may have in their application before the Supreme Court. This is a perfectly proper proceeding. It means that it does not prevent us from getting on with the job.

**Mr. Benjamin:** I see. Then if the Supreme Court upholds your costing order they would be required to submit their costs according to the criteria you lay down?

**Mr. Pickersgill:** They are submitting them now according to the...

**Mr. Benjamin:** Criteria that you lay down?

**Mr. Pickersgill:** Right. We could not proceed without something. In most of the cases there would be a loss no matter which set of costs, whether our costing order or theirs. There might be a few cases where there would not be a loss in our case and there

## [Interpretation]

**M. Skoberg:** Je vous remercie. Monsieur le président, auriez-vous l'obligeance d'inscrire mon nom au bas de la liste?

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je vois que dans le rapport annuel, il est dit, à propos de l'appel contre un établissement de prévision du coût qui, je suppose, a été interjeté par une ligne de chemin de fer ou les deux...

**M. Pickersgill:** Non, seulement le Canadien-Pacifique. Pas le Canadien-National.

**M. Benjamin:** Seulement le Canadien-Pacifique...à la Cour suprême. On dit dans votre rapport:

l'appel n'empêche pas la soumission de requêtes de la part des compagnies de chemin de fer ainsi que l'examen de ces requêtes par la Commission.

Cela signifie-t-il que la Commission ne prendra pas de décisions, qu'elle ne fera qu'examiner, pendant que l'affaire est portée devant les tribunaux?

**M. Pickersgill:** C'est, si j'ose dire, le montant de la subvention qui est en cause. Si l'appel réussit, il faudra payer davantage que s'il ne réussit pas. Mais cela ne nous empêche pas de déterminer si, oui ou non, un service doit être maintenu et subventionné. En fait, tant que cet appel est en suspens, nous ne prendrons pas de décision définitive en ce qui concerne le montant de la subvention. Le Canadien Pacifique, pour autant que je sache, a fait ses demandes sous toutes réserves et a fourni des renseignements sur la base de nos prévisions actuelles du coût, mais réservation faite de tous leurs droits dans leur requête devant la Cour suprême. C'est là une excellente façon de procéder et cela veut dire que nous pouvons sans aucun empêchement continuer notre travail.

**M. Benjamin:** Alors si la Cour suprême maintient votre établissement du coût, ils devraient indiquer leurs frais conformément à votre règlement.

**M. Pickersgill:** C'est ce qu'ils font à présent...

**M. Benjamin:** D'après vos critères?

**M. Pickersgill:** Oui, car nous ne pourrions procéder sans avoir des critères, des normes quelconques. Dans la majorité des cas, quel que soit le barème des prix de revient qui est accepté, le nôtre ou le leur, il y aurait une perte. Dans la majorité des cas ils préten-

## [Texte]

might be if they were allowed but in the majority of cases, they would claim a loss regardless. So it does not affect getting ahead with the job. All it affects is in the case that we order a train to be continued, the amount that they would get, that is applying exclusively to passenger trains.

**Mr. Benjamin:** If I may move to the matter of the centralized rail agencies, what reasons does either of the railways or both of them give for the necessity and the desirability for the closure of agencies and their centralizing?

**Mr. Pickersgill:** To save money.

**Mr. Benjamin:** Just to save money?

**Mr. Pickersgill:** To save money and keep the freight rates down.

**Mr. Benjamin:** Do they contend that they are losing money in any one or all or part of these agencies and that this is one of the reasons?

**Mr. Pickersgill:** They also maintain that they give better service.

**Mr. Benjamin:** They claim better service, and they claim to save money.

In the case of the CPR, do you have on file or available from the railway revenue figures for each station for each year while they were an open agency?

**Mr. Pickersgill:** That is right.

**Mr. Benjamin:** Does the Commission have, or do they require the CPR to keep, separate revenue figures for each of these same stations for each year since they were closed and put under customer service?

**Mr. Pickersgill:** I could not possibly answer that question without advice that I could not get here, but I will give you an answer.

**Mr. Benjamin:** Can Mr. Arbique answer?

**Mr. Pickersgill:** No, we would have to have some technical advice on this. I can get that very easily.

**Mr. Benjamin:** I would appreciate it, Mr. Chairman, if Mr. Pickersgill would get this information, if it is readily available.

**Mr. Pickersgill:** It is a very simple question. I am sure that it is. The right kind of person who deals with these matters can get it very quickly. I do not think I should say any more than that about getting it.

## [Interprétation]

draient avoir perdu l'argent quoi qu'il en soit, même si cela ne s'était pas produit dans notre cas, ainsi cela ne nous retarde pas dans notre travail. Cela n'affecterait que le montant de la subvention qu'obtiendrait un train de passagers obligé de maintenir son service.

**M. Benjamin:** Si je peux passer à la question des agences ferroviaires centralisées, je voudrais savoir quelles sont les raisons pour lesquelles l'une ou l'autre des compagnies de chemin de fer (ou les deux) désirent clore ou centraliser ces agences.

**M. Pickersgill:** Les économies.

**M. Benjamin:** Uniquement?

**M. Pickersgill:** C'est pour économiser et empêcher les frais de transport de marchandises de s'élever.

**M. Benjamin:** Elles prétendent qu'elles perdent de l'argent avec ces agences et que c'est là une de leurs raisons?

**M. Pickersgill:** Elles prétendent aussi offrir un meilleur service.

**M. Benjamin:** Dans le cas du CP avez-vous reçu de cette compagnie des chiffres de revenus annuels pour chaque gare alors qu'elle était une agence publique?

**M. Pickersgill:** Oui.

**M. Benjamin:** Est-ce que la Commission possède, ou bien est-ce qu'elle oblige le CP à conserver des chiffres de revenu annuel pour chaque gare en particulier depuis qu'elles sont devenues des services commerciaux?

**M. Pickersgill:** Je ne pourrais pas répondre à cette question sans consulter mes experts.

**M. Benjamin:** M. Arbique pourrait peut-être nous répondre.

**M. Pickersgill:** Non, il nous faut des conseils techniques et nous pouvons les obtenir facilement.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aimerais que M. Pickersgill nous fasse parvenir ces renseignements, s'il peut les avoir.

**M. Pickersgill:** C'est très simple, j'en suis sûr. Les experts pourront les avoir très vite. Je n'en dirai pas plus.

## [Text]

**Mr. Benjamin:** I will want to return to that point later today, Mr. Chairman. I might say that it is my understanding, but through a telephone conversation, and I would like to have it confirmed by you, that the Commission does not require the railways to keep individual revenue figures for each station that is under a customer service plan.

You may not want to answer my next question until you get your information but I will put it to you and you can think about it.

On the assumption that they do not require the railway to keep the revenue figures for each individual station, once they are under customer service, how can the Commission judge and assess the results on the rail company services and on the revenue, to justify their earlier decision to allow them to centralize these agencies.

**Mr. Pickersgill:** I will take a crack at answering that. There are so many agencies that come into the master agency that if you added up the revenues and costs of all the former agencies and compared them with the results under the master agency, you would be dealing with exactly the same region. While you would not be able to compare it for one individual point or another, it seems to me there would be no problem whatever as far as the aggregate is concerned.

**Mr. Benjamin:** Then you are ignoring the individual community that may have a case. If its revenues were kept separate, their case would be justified in claiming that that individual agency should have been kept open because of the volume of revenue.

**Mr. Pickersgill:** Of course, you know, these things have all been advertised in all the cases where representations have been made and considered. I am sure that these points have been taken into account. I presided at one of these hearings at Nelson, British Columbia. I know that there were one or two representations in opposition but the Commission decided that a case had been made. I understand there has been no complaint since.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I want to return to that point later because what I am trying to get at is the comparison between individual agencies. I hope I am making myself clear. It is individual agencies that are being closed down, not regions, not areas. The comparison between individual stations under customer service and individual stations when they were individually open agencies. I would like to return to that point later on in these hearings when I get another turn.

## [Interpretation]

**M. Benjamin:** Je reviendrai là-dessus plus tard, monsieur le président. J'ai cru comprendre, par suite d'une conversation téléphonique que j'aimerais vous voir confirmer que les compagnies ferroviaires ne sont pas tenues d'avoir des statistiques pour chacune des gares qui assurent le service aux usagers. Vous ne voudrez peut-être pas répondre à la question suivante avant de consulter vos experts, mais je vous la poserai quand même pour que vous y pensiez.

Si les chemins de fer ne sont pas tenus de garder des livres spéciaux pour chaque gare, comment est-ce que la Commission peut apprécier et évaluer la valeur du service offert et les revenus puisqu'elle se fonde là-dessus pour faire la centralisation qu'elle préconise?

**M. Pickersgill:** Je vais essayer de répondre. Il y a tant d'organismes qui relèvent de l'agence centrale que si l'on additionnait l'actif et le passif de tous les anciens organismes en les comparant aux chiffres de l'agence centrale, on s'apercevrait qu'il s'agit de la même comparaison pour chacune des gares, il ne semble pas y avoir de problème pour l'ensemble.

**M. Benjamin:** Vous ne tenez donc pas compte de chacune des collectivités qui peut constituer un cas particulier. Si ces revenus sont distincts, les compagnies auraient raison de prétendre que cette agence particulière aurait dû continuer d'exister en raison de l'importance de ses revenus.

**Mr. Pickersgill:** Évidemment, tout ceci a été proclamé chaque fois que des représentations ont été faites et étudiées. Je suis sûr qu'on a tenu compte de tous ces facteurs. J'ai présidé une de ces séances à Nelson, en Colombie-Britannique. Je sais pour ma part qu'il y a eu des représentations contradictoires et la Commission a décidé que la plainte était justifiée. Je pense qu'il n'y a eu aucune plainte depuis.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je reviendrais plus tard sur cette question. Je veux établir la comparaison entre les agences individuelles, ce sont ces agences que l'on ferme en ce moment, non des régions ou des secteurs. Il s'agirait de comparer les gares dotées du services aux usagers et les gares prises individuellement lorsqu'elles étaient des agences.

## [Texte]

**Mr. Pickersgill:** I think I should get myself thoroughly informed first.

**The Chairman:** Could you get this information for this afternoon, Mr. Pickersgill?

**Mr. Pickersgill:** Oh, I think so. I would half guess that I know the answer now, but I am not going to.

**Mr. Benjamin:** May I ask, Mr. Chairman, did the railways submit any cost figures for each agency? Does the Commission require them to when they make application to close a series of agencies and have a customer service or a master agency?

**Mr. Pickersgill:** Perhaps the best way to answer that would be to get an application for one of these and get one of the completed cases, the application and the judgment. That would probably be a lot better than my theorizing about it. Is there any particular one that has been dealt with that you would like to see?

**Mr. Benjamin:** I am more concerned about the ones that are coming up.

**Mr. Pickersgill:** Yes. I am afraid that I can give you no answer about them. If there was any particular one that has already been settled that you would prefer to have rather than another. I am trying to get the ones you would like.

• 1140

**Mr. Benjamin:** I am thinking about the CNR applications that are before the Commission now. Will the Commission be requiring the railway to submit any cost figures on the maintaining of these agencies since it is not in the railways' applications.

**Mr. Pickersgill:** I presume the application is a public document. Have you a specific one in mind?

**Mr. Benjamin:** Yes. I can find no cost figures in it, only the revenue figures for the last three years.

**Mr. Pickersgill:** We will ask the question.

**Mr. Benjamin:** That is why I ask will the Commission be requiring the railways to submit costs on each of these agencies.

**Mr. Pickersgill:** I will have to find out.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, until we get that information, there is not much point in

## [Interprétation]

**M. Pickersgill:** Je pense que je devrais d'abord m'informer.

**Le président:** Pourriez-vous avoir ces renseignements pour cet après-midi?

**M. Pickersgill:** Je le pense. Je crois savoir la réponse, mais je préfère ne pas m'avancer.

**M. Benjamin:** Les compagnies ferroviaires ont-elles communiqué les coûts pour chaque agence? La Commission les leur demande-t-elle lorsqu'elles sollicitent la fermeture d'une série d'agences et qu'elles veulent avoir un service aux usagers ou une agence centrale?

**M. Pickersgill:** La meilleure réponse serait de vous donner la formule de demande remise d'une affaire classée, ainsi que le jugement rendu. Ceci vous informerait beaucoup mieux que toute théorie que je vous propose. Est-ce qu'il y a un cas qui vous intéresse spécialement?

**M. Benjamin:** Je m'intéresse plutôt aux affaires en instance.

**M. Pickersgill:** J'ai bien peur de ne pouvoir vous répondre. S'il y en a un qui est réglé déjà auquel vous vous intéressez, alors j'essaierai de vous faire parvenir les documents.

**M. Benjamin:** Je pense surtout aux cas du CN qui sont en instance. La Commission demandera-t-elle à la compagnie de lui présenter le prix de revient de ces agences, puisque cela ne figure pas dans la formule de demande?

**M. Pickersgill:** Je présume que c'est un document public. Pensez-vous à un cas en particulier?

**M. Benjamin:** Oui. Je ne trouve pas de chiffres concernant les frais généraux; seuls les revenus des trois dernières années y figurent.

**M. Pickersgill:** Nous poserons la question.

**M. Benjamin:** C'est pour cela que je me demande si la Commission oblige les lignes ferroviaires à donner ces chiffres pour chacune des agences.

**M. Pickersgill:** Il faudra que je m'informe.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, sans ces renseignements, il est inutile de poursu-

## [Text]

me following through on this matter of the centralizing of agencies but I would like to return to it later on in the hearing.

**The Chairman:** Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, I would like to ask some questions along the same line that Mr. Skoberg was discussing with regard to research. I notice there is \$500,000 in the estimates here in connection with university research.

## University Grants

Grants in aid of transportation research to Universities and such other organizations as may be approved by the Treasury Board—\$500,000.

This is on page 24-64. What type of research is that? It is to universities, I understand that, but what are the grants for?

**Mr. Pickersgill:** Some of these grants are made for specific projects that are done. I have a breakdown here. Three hundred thousand dollars is being made available for fellowships. This is to help to train transportation economists who, I am sorry to say, are in very, very short supply. When we set up our research division we really had to go outside the country to find most of our people and I do not think this is very satisfactory.

There is \$195,000 to establish and support what are called "centres of excellence". That is where the university is going to embark upon research into a particular field. The one that is most advanced is the one at Queen's University, where we, jointly with the two main Canadian railways, are setting up The Canadian Institute of Guided Ground Transport. The purpose of this institute is to study new methods of ground transport employing various new principles to see whether some means of transport can be found that are more economical and more efficient than those we have at the present time.

**Mr. Howe:** I am very interested in that, Mr. Chairman, because I do feel that the railroads have not been keeping up in their own research. We see that wonderful train sealed up down at the station in Montreal and wonder when it is going to get into operation.

**Mr. Pickersgill:** Yes, I know.

**Mr. Howe:** I do not know who is paying for the cost of it sitting there, but no doubt it will come out of the Canadian taxpayer some place, some time.

I have felt that there has not been enough research done into the possibility of different modes of transportation on our branch lines. Those lines are lying there idle say about 22

## [Interpretation]

vre cette question de la centralisation des agences. J'y reviendrai plus tard.

**Le président:** Monsieur Howe.

**M. Howe:** Monsieur le président, j'ai quelques questions à poser, dans la même ligne de pensée que celles de M. Skoberg, en ce qui concerne la recherche. Je vois qu'on consacre \$500,000 à la recherche universitaire.

## Subvention aux universités

Subventions d'appoint à la recherche sur les transports versées aux universités ou à d'autres organisations que peut approuver le Conseil du Trésor.

Cela se trouve à la page 24-65. De quel genre de recherche s'agit-il? A quoi les subventions servent-elles?

**M. Pickersgill:** Certaines de ces subventions sont accordées pour des projets spéciques. J'ai la ventilation des chiffres ici: \$300,000 sont accordés pour des bourses de perfectionnement. Cette somme contribue à la formation d'économistes spécialisés en transports dont nous manquons. Lorsque nous avons créé notre division de recherche, nous avons dû aller chercher nos experts à l'étranger. C'est une situation peu satisfaisante.

Il y a \$195,000 consacrés à l'établissement de «centre d'excellence». C'est là que l'université peut contribuer aux recherches dans un domaine spécifique. Le meilleur exemple, c'est celui de l'université Queen's, où nous sommes en train de créer, conjointement avec les deux chemins de fer Canadiens, le *Canadian Institute of Guided Ground Transport*, dont le but est d'étudier de nouvelles méthodes de transport terrestre en tirant profit de nouveaux principes, pour rendre le transport plus efficace et plus économique.

**Mr. Howe:** Monsieur le président, je m'intéresse beaucoup à cette question, car j'ai l'impression que les chemins de fer ne poussent pas suffisamment leurs propres recherches. On voit de ces magnifiques trains dans la gare de Montréal qui ne marchent pas.

**Mr. Pickersgill:** Oui, je le sais.

**Mr. Howe:** Je ne sais pas qui paie ces choses-là. C'est le contribuable qui les paie sans doute à un moment donné.

J'ai l'impression que les recherches sur la viabilité de modes de transport différents sur nos lignes d'embranchement ont été insuffisantes. Ces lignes ne servent à rien pendant

## [Texte]

hours of the day or a great percentage of the time. Our provincial departments of highways are spending a lot of money trying to maintain roads in very difficult conditions. I think that it is time that the railroads should be spending a lot of money on research to devise facilities that are more mobile and more economical and that can operate on those branch lines.

I have been talking to some of the union people who would be quite happy to operate them with one operator now if there were more trains and more vehicles. I am alluding to some type of flanged-wheeled bus that they could buy much cheaper than a railroad locomotive. They could put them on trucks. They removed all the facilities in their stations up through there. I do feel that this is an area that should be looked into.

We get back to railway rationalization. Mr. Skoberg mentioned the question of pollution. I was reading an article the other day about Los Angeles. I guess it is one of the most outstanding cities in the world with regard to smog. It said that there is very little rapid transit, or bulk transit, going into Los Angeles. It is practically all private family cars. They have expressways and thruways.

**Mr. Pickersgill:** Now that is the place where the motor car is really wrong.

• 1141

**Mr. Howe:** Mr. Pickersgill, I feel that the centres of our cities are becoming almost impossible to live in because of the smog. Mr. Francis had a bill in the House the other day with regard to removing motor cars from the centre of Ottawa.

**Mr. Pickersgill:** I understand one of the members wanted me fired because I had not solved the problem.

**Mr. Howe:** I think, Mr. Chairman and Mr. Pickersgill, that this is something that must be considered in this rationalization.

**Mr. Pickersgill:** I think, Mr. Howe, that it is as big a transport problem and an environmental problem as exists.

**Mr. Howe:** This is true.

**Mr. Pickersgill:** I am not sure, as a citizen, which I would put first: the pollution of our water or the pollution of our air. I think they are really a terrible commentary in both cases on the way we run our society.

**Mr. Howe:** There have been some very frightening things said lately about how long we are going to exist, if we do not do something definite about it.

## [Interprétation]

22 heures sur 24. Nos ministères provinciaux de la Voirie dépensent beaucoup d'argent pour garder des routes dans des conditions fort difficiles; il est grand temps, il me semble, que les chemins de fer dépensent beaucoup d'argent pour faire des recherches, afin de mettre au point des moyens de transport plus économiques et plus efficaces en se servant des embranchements.

J'ai parlé à certains syndicalistes qui ne verraien pas d'inconvénient à ce qu'un seul chauffeur s'occupe de ces trains, s'il y en avait plus. Je pense en particulier aux michelines, qui coûteraient beaucoup moins cher qu'une locomotive. Je pense que c'est là un domaine qu'il faudrait examiner à fond.

Il y a également la rationalisation des chemins de fer et la question de la pollution. Je lisais l'autre jour un article sur Los Angeles qui est l'une des villes au monde qui souffre le plus du smog. Il paraît que Los Angeles à très peu de transport rapide et de transports en gros. Il y a surtout des voitures privées, qui circulent sur des voies rapides et des autoroutes.

**Mr. Pickersgill:** Voilà une ville où les voitures présentent un inconvénient réel.

**Mr. Howe:** Je pense que les centres de nos villes deviennent inhabitables en raison de ce problème du smog. M. Francis a proposé un bill, l'autre jour, afin de défendre l'utilisation des voitures dans le centre d'Ottawa.

**Mr. Pickersgill:** Je pense qu'un député exigeait non renvoi parce que je n'ai pas résolu le problème.

**Mr. Howe:** Il me semble que c'est là une question qui doit être considérée quand il s'agit de rationalisation des chemins de fer.

**Mr. Pickersgill:** Je crois que c'est un gros problème de transport et aussi un problème relatif au milieu urbain.

**Mr. Howe:** C'est vrai.

**Mr. Pickersgill:** Je ne suis pas certain, en tant que citoyen, des priorités à attribuer entre la pollution de l'eau et la pollution de l'air. Je crois que c'est une conséquence terrible de la manière dont nous administrons notre société.

**Mr. Howe:** On a fait récemment des pronostics effarants quant à la durée de notre existence si ces conditions persistent.

## [Text]

**Mr. Pickersgill:** I know.

**Mr. Howe:** I that same connection, of course, we know that over in Europe they are using electric trains a lot and things of that type. I do not think there has been nearly enough research done for these railroads to keep coming in and saying, we will rationalize this thing according to this Act. This Act came into force in 1967. There has been a tremendous amount of information and knowledge acquired. It probably was available before but we have all become more cognizant of the problems.

• 1143

**Mr. Pickersgill:** Yes, I do not think there is any doubt, Mr. Howe, that in order to use the railways effectively for the transport of passengers, there have to be new technologies.

## [Interpretation]

**M. Pickersgill:** Je le sais.

**M. Howe:** En Europe, on se sert de trains électriques. Je crois que les recherches laissent beaucoup à désirer dans ce domaine à tel point qu'on ne peut dire, si l'on pourra nationaliser le transport ferroviaire selon la loi. Cette loi est rentrée en vigueur en 1967. On a acquis beaucoup de renseignements depuis, qui existaient peut-être avant mais dont nous n'étions pas conscients.

**Mr. Howe:** That is right.

**Mr. Pickersgill:** The existing technology is just not working that is all. I agree with you that there has not been enough research. In fact, if you look at some of my speeches in 1966 and 1967 when I was trying to get this Bill through, I provided for research to be done in the Bill and Parliament was good enough to pass it. This was the burden of my song, you will remember that very well. I only wish we could do more than we are doing. I am really quite passionate about this.

**Mr. Howe:** Well I am too, Mr. Chairman, particularly because I am directly involved in my own area at the present time. Of course I have been involved in that since I came to this House 17 years ago.

**Mr. Pickersgill:** Yes.

**Mr. Howe:** I have been battling with the CNR about reduction of service and taking away stations and things like that. I do not like to see this \$30 million here in the report that the CPR is indicating it lost last year. This looks like a lot of money, a tremendously big loss, but we have got to rationalize it, as the Bill says, with a lot of other things that are going to be involved. By the same token, Mr. Chairman, did the passenger service ever pay too much to the railroads in regard to net profits?

**Mr. Pickersgill:** I would have to do a lot of historical research to answer that question.

**M. Pickersgill:** Il ne fait aucun doute, monsieur Howe, que pour employer efficacement les chemins de fer au transport des voyageurs, il faudra faire appel à de nouveaux moyens techniques.

**M. Howe:** Parfaitement.

**M. Pickersgill:** La technologie actuelle ne suffit plus. Je conviens qu'il n'y a pas eu suffisamment de recherche. Dans mes discours, en 1966-1967, lorsque j'essayais de faire adopter le bill, je préconisais une disposition concernant la recherche, et le Parlement l'a finalement adoptée. C'était là l'essentiel de mes propos. Je voudrais bien qu'on puisse faire davantage à ce sujet.

**M. Howe:** Moi aussi, monsieur le président, d'autant plus que je suis directement affecté dans ma région. Je m'y intéresse évidemment depuis que je suis au Parlement, voilà 17 ans.

**M. Pickersgill:** Oui.

**M. Howe:** Je me suis battu avec le CN au sujet de la réduction du service, de l'élimination de certaines gares et tout le reste. Je n'aime pas ces 30 millions de pertes portées dans les comptes du CP. Il s'agit certes d'un montant important, mais il faut le considérer dans le contexte global, car il y a beaucoup d'autres facteurs qui entrent en ligne de compte. Au fait, monsieur le président, le service des voyageurs a-t-il jamais été rentable relativement au transport ferroviaire?

**M. Pickersgill:** Il me faudra faire une recherche historique approfondie pour répondre.

## [Texte]

**Mr. Howe:** If my memory serves me correctly, I think I did see that even in the pluhiest days, it was only about 15 per cent of the total revenue.

**Mr. Pickersgill:** Oh, yes, well that is almost certainly true but as to whether any passenger service has ever paid, I really would not know. I do know that even in the most densely populated parts of the world, there are very few passenger services that pay.

**Mr. Howe:** In most of those, like in Tokyo, they are really delving into mass transit systems.

**Mr. Pickersgill:** They are pushing people into them.

**Mr. Howe:** That is right, they have pushers too. I often wonder how the guy back in the corner gets out.

**Mr. Pickersgill:** So do I. I often wonder how they ever got to the washrooms.

**Mr. Howe:** I guess they do not. Well, this, as I say, is an area that we must take into consideration as we rationalize this business of passenger service throughout this nation. I think it is important that we take into consideration the effect on our cities of removing this type of service. We just cannot altogether rationalize it.

**Mr. Pickersgill:** Of course, I would like a lot of those people who are living in Toronto to go out and live in Wellington County, you know, myself.

**Mr. Howe:** Well, of course, I have been talking about decentralizing of industry. That is another thing I have been talking about ever since I came to this House and I had great hopes, you know, when the former minister of transport, Mr. Hellyer, was talking about his satellite cities. I do not know why some governments in this nation do not smarten up and decide that there are areas where they can build cities. Like, up in the Bruce Peninsula where there is a lot of rock and up around Peterborough, rather than in the beautiful farming lands that we have in Wellington County and in Waterloo County and in the Niagara Peninsula. For this reason I do feel that we must maintain these passenger services because this is going to come.

**Mr. Pickersgill:** I am sure you will be at the hearings.

**Mr. Howe:** Probably I have run out of time, Mr. Chairman. Will you put me at the bottom of the list again. I have another area that I want to discuss.

## [Interprétation]

**M. Howe:** Si je me souviens bien, je crois que le service des voyageurs ne constituait au mieux que 15 p. 100 des revenus globaux.

**M. Pickersgill:** Oui, certainement, mais je ne saurais dire si les services des voyageurs sont rentables. Je sais que même dans les régions les plus peuplées du monde, il y a très peu de services de transport des voyageurs qui soient rentables.

**M. Howe:** A Tokyo, par exemple, on fait des recherches très poussées sur les systèmes de transport en commun.

**M. Pickersgill:** On y entasse les gens.

**M. Howe:** C'est vrai. Il faut même les pousser. Je ne sais comment on fait pour sortir lorsqu'on est à l'arrière.

**M. Pickersgill:** Je me demande même comment ils arrivent aux toilettes.

**M. Howe:** Je suppose qu'ils n'y vont pas. Comme je le disais, c'est là un domaine dont il faut tenir compte, celui de la rationalisation du service des voyageurs à travers le Canada. Il faut tenir compte des conséquences pour nos villes de l'abandon de ce genre de service. Nous ne pouvons le rationaliser du jour au lendemain.

**M. Pickersgill:** Évidemment, j'aimerais qu'une bonne partie des Torontois aillent habiter dans le comté de Wellington.

**M. Howe:** Il s'agit là de la décentralisation de l'industrie. C'est un autre sujet dont j'ai beaucoup parlé en Chambre. Je nourrissais de grands espoirs lorsque l'ancien ministre des Transports, M. Hellyer, parlait de villes satellites. Je me demande pourquoi nos gouvernements ne sont pas plus sages, au point de s'apercevoir qu'il y a des régions où l'on pourrait construire des villes, comme dans la presqu'île de Brouse, près de Peterborough, ou dans les belles terres agricoles des comtés de Waterloo et Wellington et dans la péninsule du Niagara. Je pense qu'il faut maintenir les services de voyageurs, car ces régions seront aménagées un jour ou l'autre.

**M. Pickersgill:** Je suis sûr que vous viendrez aux séances.

**M. Howe:** Je crois qu'il ne me reste plus de temps, monsieur le président. Je vous prie de me réinscrire au bas de la liste, car il y a une autre question que je veux soulever.

## [Text]

**The Chairman:** Mr. Breau? Mr. Pringle?  
Mr. Peddle.

**Mr. Peddle:** Yes, Mr. Pickersgill, in your earlier remarks I thought you said that the government could not very well get involved in the matter of bus transportation because the roads are provincial and so on.

**Mr. Pickersgill:** No. I said that it would be very difficult for us to do very effective research on the total costs to the economy of bus and truck transportation. How do you decide whether the bus companies are paying adequately for the use of the roads? In the case of the railways, since they are under federal jurisdiction we can look at the total picture. In the case of buses or trucks which use the roads, if they are under federal jurisdiction, we can look at their operating costs but we cannot look at their contribution to the roads to see whether it is adequate.

**Mr. Peddle:** No, but CN does run a bus service.

**Mr. Pickersgill:** Oh, the CN runs several bus services.

**Mr. Peddle:** I know of only one.

**Mr. Pickersgill:** Well I think maybe that most of the others are chartered.

**Mr. Peddle:** Right, but directly owned and operated, there is only one that I know of. You mentioned the fact that your agency or your Commission operates an inspection service.

**Mr. Pickersgill:** That is right.

**Mr. Peddle:** Has your agency inspected the bus service in Newfoundland?

**Mr. Pickersgill:** It has quite recently.

**Mr. Peddle:** Do I take it that somebody from your department rides the thing?

**Mr. Pickersgill:** That is right.

**Mr. Peddle:** Without being identified?

**Mr. Pickersgill:** I hope he is not identifiable.

**Mr. Peddle:** He does not have a long black coat with the collar turned up and a snap brim hat and a pass saying I am from the CTC?

**Mr. Pickersgill:** I would not know him if I saw him. I do not know what he wears but he is on the payroll.

## [Interpretation]

**Le président:** Monsieur Breau? Monsieur Pringle? Monsieur Peddle?

**M. Peddle:** Dans vos commentaires, vous avez déjà dit, il me semble, que le gouvernement ne pouvait guère s'intéresser à la question du transport par autobus parce que les routes sont provinciales.

**M. Pickersgill:** Non. J'ai dit qu'il nous serait très difficile de faire des recherches efficaces quant aux coûts globaux pour l'économie du transport en commun et du transport routier. Comment peut-on voir si les compagnies d'autobus paient suffisamment l'utilisation qu'elles font des routes? Les chemins de fer relèvent du gouvernement fédéral, si bien qu'on peut considérer la question globalement. Quant aux autobus et aux camions qui circulent sur des routes qui relèvent de la compétence fédérale, on peut regarder leur coût d'exploitation mais on n'a aucun droit de regard sur leur contribution à l'entretien des routes.

**M. Peddle:** Le CN a un service d'autobus.

**M. Pickersgill:** Il en a plusieurs.

**M. Peddle:** Je n'en connais qu'un.

**M. Pickersgill:** Je pense que presque tous les autres sont des services spéciaux.

**M. Peddle:** Oui, mais je n'en connais qu'un que le CN possède et exploite directement. Vous avez dit que votre Commission avait un service d'inspection, n'est-ce pas?

**M. Pickersgill:** Oui.

**M. Peddle:** Est-ce que votre organisme a inspecté le service d'autobus à Terre-Neuve?

**M. Pickersgill:** Très récemment, oui.

**M. Peddle:** Est-ce qu'un fonctionnaire de votre ministère l'a emprunté?

**M. Pickersgill:** Oui.

**M. Peddle:** Sans s'identifier?

**M. Pickersgill:** J'espère qu'on ne le reconnaît pas.

**M. Peddle:** Il n'a pas un grand pardessus noir au col remonté avec un petit chapeau bien mis, et il ne crie pas tout haut qu'il est de la CCT?

**M. Pickersgill:** Je ne le reconnaîtrai pas si je le voyais. Je ne sais pas comment il s'habille, mais il est sur la liste de paie.

[Texte]

**Mr. Howe:** Have you ever gone incognito yourself?

**Mr. Pickersgill:** It is very hard for me to do that. I try. I put my head down but then someone comes along and says, "I have seen you somewhere".

**Mr. Peddle:** I have a further question, Mr. Chairman.

**Mr. Pickersgill:** It even happened to me in Paris one day when I met Dalton Camp. I do not know which of us was more surprised.

**Mr. Peddle:** When the Canadian National applied to your agency, your Commission, to abandon the passenger service in Newfoundland—and I do not want to bring that up again per se—they did, as part of their selling job, mention the fact that they would maintain a full scale reservation service. The ink was hardly dry before the CNR came out—they have a P.R. man down there who could give you lessons almost in saying things to support his argument, and I will give you an example.

**Mr. Pickersgill:** Almost any P.R. man could give me lessons.

**Mr. Peddle:** They did away with the reservation service and this man publicly said words to this effect that no longer will the people have to endure the inconvenience of having to make reservations. He just stopped it there. Is that not a violation of something?

**Mr. Pickersgill:** I am bound to confess, Mr. Peddle, and you will correct me if I am wrong, that I have never ridden on one of the buses though I was tempted to one day.

**Mr. Peddle:** I think you should resist the temptation, if you can.

**Mr. Pickersgill:** I have seen lots of them driving in my own car between Gander and St. John's polluting the air when I could have been travelling by public transport, but I understand that when they stopped requiring reservations they guaranteed seats for everybody. The only purpose of a reservation system is to get yourself ahead of somebody else in the queue.

**Mr. Peddle:** Surely, Mr. Pickersgill, we cannot accept that because it was only a couple of weeks before they cancelled the reservation system that they left over 100 people who had reservations standing on the

[Interprétation]

**M. Howe:** Y êtes-vous allé vous-même incognito?

**M. Pickersgill:** Il me serait très difficile de le faire. J'essaye. Je baisse la tête, mais il y a toujours quelqu'un qui vient me dire: «Je vous ai déjà vu quelque part».

**M. Peddle:** Une autre question, monsieur le président.

**M. Pickersgill:** Cela m'est arrivé à Paris un jour lorsque j'ai rencontré Dalton Camp. Je ne sais pas lequel de nous deux est resté le plus surpris.

**M. Peddle:** Lorsque le CN s'est adressé à votre Commission pour abandonner le service des voyageurs à Terre-Neuve—je ne veux pas soulever de nouveau cette question—it a promis de maintenir un service complet de réservation. Mais à peine l'accord signé... Ils ont là-bas un représentant en relations publiques, qui pourrait vous donner des leçons en faisant valoir ses arguments, et en voici un exemple.

**M. Pickersgill:** Presque tous les représentants en relations publiques pourraient me donner des leçons.

**M. Peddle:** On a aboli le service de réservation et le représentant en relations publiques a déclaré que les gens n'auraient plus à supporter l'inconvénient de devoir faire des réservations. Tout s'arrêta là. N'est-ce pas là la violation d'un accord?

**M. Pickersgill:** Je dois avouer, monsieur Peddle, que je n'ai jamais voyagé dans un de ces autobus, bien que j'aie été tenté de le faire une fois.

**M. Peddle:** Je pense que vous devriez résister à la tentation, si vous le pouvez.

**M. Pickersgill:** J'en ai vu beaucoup qui faisaient la navette entre Gander et Saint-Jean. J'étais dans ma voiture, en train de polluer l'air alors que j'aurais pu voyager par le transport public; lorsqu'on a annulé le service de réservation, on a garanti qu'il y aurait des places pour tout le monde. Le seul but d'un service de réservation est de passer devant les autres quant on fait la queue.

**M. Peddle:** On ne peut accepter cela, car quelques semaines avant la suppression du service on avait laissé plus de 100 personnes munies d'un billet de réservation debout sur le quai, à Grand Falls, Terre-Neuve. Ces gens

## [Text]

platform in Grand Falls, Newfoundland, that they could not look after for four or five hours. Now, surely we cannot accept this.

**Mr. Pickersgill:** I am not here to defend the CNR at all. We have had several representations and complaints about them recently, we have investigated these and in some cases we have taken some action.

**Mr. Peddle:** I want you to understand and I know that you do understand, so I want to remind you that this bus system just parallels the railway track. They just use the Trans-Canada Highway and there are people who come from 100 miles or more to the highway to meet these buses. Now surely in all common sense and decency, those people must be assured a seat after travelling 100 miles to the bus.

**Mr. Pickersgill:** They should be and if they are not, something should be done about it.

**Mr. Peddle:** I think something should be done about it and I think since those people only a few months ago sold your Commission a bill of goods saying as part of their sales talk that they would provide a reservation system that they damn good and well should be forced to provide it and to continue it.

**Mr. Pickersgill:** I think you would agree with me that if they did, in fact, always have seats for everybody a reservation system would be unnecessary, but if they do not, they should certainly be held to providing the reservation system. However, if they are going to guarantee the seats, then it seems to me it is just a silly waste of time to have a reservation.

**Mr. Peddle:** Yes, but this does not do it. The same thing applies to Air Canada. If they came out tomorrow and said that they were going to guarantee everybody a seat, that is all right until somebody does not get a seat.

**Mr. Pickersgill:** That is right, and if they are not getting seats, then something should be done about it.

**Mr. Peddle:** We have this example on the record.

**Mr. Pickersgill:** I know.

**Mr. Peddle:** It was only a couple of weeks before that they left 100 people standing who had reservations they could not look after. Now Christmas is coming again, it comes every year.

**Mr. Pickersgill:** As I said, we have investigated that. We are in the process of investi-

## [Interpretation]

ont attendu quatre ou cinq heures. On ne peut accepter cela.

**M. Pickersgill:** Je ne suis pas là pour défendre le CN. On a eu plusieurs démarches et plusieurs plaintes à son égard. Nous avons mené des enquêtes et pris des mesures dans certains cas.

**M. Peddle:** Je veux vous rappelez que cette ligne d'autobus est parallèle à la voie ferrée. Elle emprunte la Route transcanadienne, et des gens font un parcours de 100 milles pour venir prendre ces autobus. En toute décence, il faudrait assurer à ces gens une place après un trajet de 100 milles.

**M. Pickersgill:** D'accord. Si ce n'est pas le cas, il faudra y voir.

**M. Peddle:** Je pense qu'il faudra y voir, et que ces représentants, qui, il y a quelques mois, vous ont fait croire qu'il y aurait un système de réservation, devraient être bel et bien contraints de l'assurer et de le maintenir.

**M. Pickersgill:** Vous conviendrez avec moi que s'il y avait toujours des places, ce service de réservation ne serait pas nécessaire. Mais s'il n'y en a pas, ils devraient certes être tenus d'assurer des réservations. Cependant, si l'on garantit qu'il y aura de la place, je ne vois pas l'intérêt d'avoir ce service de réservation.

**M. Peddle:** Ça ne marche pas. La même chose vaut pour Air Canada; si Air Canada dit qu'on va garantir une place à tout le monde, c'est très bien; jusqu'au moment où il y a quelqu'un qui est lésé.

**Mr. Pickersgill:** C'est vrai. Et s'il n'y a pas de place, il faut faire quelque chose.

**M. Peddle:** Nous avons cet exemple.

**Mr. Pickersgill:** Je sais.

**M. Peddle:** Quelques semaines avant la signature de l'accord il y avait une centaine de personnes, réservations en mains, qui n'ont pas pu avoir de place. Noël revient chaque année.

**Mr. Pickersgill:** Comme je l'ai dit, nous avons fait enquête là-dessus. Nous sommes en

## [Texte]

gating a very recent case of which you are probably aware. It was given some publicity in the Toronto *Telegram* that Mr. Collins—I do not think he would object to my saying—brought to our attention. You know, some of the grievances undoubtedly are legitimate grievances. There have been one or two occasions in the past winter in Newfoundland, as you and I both know, when it would not have mattered whether there had been a railway, an airline or a service on the road. It would have been almost impossible to guarantee service during that recent blizzard storm, for example.

**Mr. Peddle:** What I am getting at is that people who come down from St. Anthony, say, in my riding or from Buchan's, from Baie Verte or anywhere, should not have to put up with just a broad generalization, oh, we will get you a seat. I think those people are entitled to a confirmed reservation without any beating around the bush and anything else is not really important.

**Mr. Pickersgill:** I will have this looked into at once...

**Mr. Peddle:** I have a further question.

**Mr. Pickersgill:** ...and if you could give me some specific cases that would help.

**Mr. Peddle:** I can give you a specific case of a man whose wife was ill; she had to go to St. John's; she would not fly and they still would not confirm a reservation. He was told to bring her out and that they thought they could get her a seat, or they would get her a seat, or they guaranteed to get her a seat, something like that.

**Mr. Pickersgill:** You do not want to give the names here.

**Mr. Peddle:** I can give you the names, sure.

**Mr. Pickersgill:** Send me a note about it and I will look into it right away.

**Mr. Peddle:** All right. Mr. Pickersgill, you did say that applications for abandonments and so on are public documents.

**Mr. Pickersgill:** Abandonment refers to branch lines. Are you talking about their discontinuance?

**Mr. Peddle:** You said they were public documents.

**Mr. Pickersgill:** Yes, that is correct.

**Mr. Peddle:** How about the supporting figures that accompany those applications?

## [Interprétation]

train de faire enquête sur un cas très récent dont vous êtes sans doute au courant et qui a reçu une certaine publicité dans le *Toronto Telegram* que M. Collins nous a communiqué. Certains griefs sont certainement fondés. Vous savez comme moi qu'à une ou deux reprises l'hiver dernier, à Terre-Neuve, il était impossible de voyager, ni par train, ni par avion, ni par autobus. Il aurait été impossible de garantir le service pendant la tempête qui a eu lieu récemment.

**M. Peddle:** Ce que je veux dire, c'est que les gens de St. Anthony, dans mon comté, ceux de Buchan, ou ceux de Baie Verte, ne devraient pas avoir à se contenter d'une promesse aussi vague, à savoir qu'ils auront une place. Je pense que ces gens ont droit à une réservation confirmée purement et simplement; le reste importe peu.

**M. Pickersgill:** Je vais faire enquête de suite...

**M. Peddle:** Une autre question.

**M. Pickersgill:** ... si vous me donniez des cas spécifiques, cela m'aiderait.

**M. Peddle:** Je vous donne le cas précis d'un homme dont la femme était malade et devait aller à Saint-Jean; elle ne désirait pas voyager par avion et cependant le service n'a pas voulu confirmer la réservation. On lui dit d'amener sa femme et qu'on lui trouverait un siège, qu'on lui aurait un siège, ou quelque chose à cet effet.

**M. Pickersgill:** Vous ne désirez pas citer des noms ici.

**M. Peddle:** Je puis certainement citer les noms.

**M. Pickersgill:** Envoyez-moi quelque chose par écrit et je m'en occuperai immédiatement.

**M. Peddle:** Bien, monsieur Pickersgill, vous avez dit que les demandes d'abandon sont des documents publics.

**M. Pickersgill:** L'abandon vise les embranchements.

**M. Peddle:** Vous avez dit que les documents étaient publics.

**M. Pickersgill:** Oui, monsieur.

**M. Peddle:** Vous avez les chiffres à l'appui qui accompagnent ces demandes?

## [Text]

**Mr. Pickersgill:** Have we got a copy of the notice that was given the other day and the supporting documents that went out? If so, I could perhaps let Mr. Peddle have one. I do not know how many copies we have, but we have a notice for these hearings in Ontario.

**Mr. Peddle:** Maybe there is a new law now under the new coasting thing that the figures can be made public. Is that possible?

**Mr. Pickersgill:** Certain figures have to be provided, yes.

**Mr. Peddle:** If you will recall last year when the CN was abandoning in Newfoundland, just the bare application and the figure, their alleged loss, was made public, but how they made up that figure was not and still has not been made public.

**Mr. Pickersgill:** I think there has been a very considerable relaxation about that. Perhaps you could examine that.

**Mr. Peddle:** I will, indeed. That is all, Mr. Chairman, thank you.

**The Chairman:** Gentlemen, it is 12 o'clock. I think we should adjourn until after Orders of the Day or at 3.30 this afternoon.

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Thank you.

## AFTERNOON SITTING

**The Chairman:** Mr. Skoberg, you are the first speaker.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, Mr. Pickersgill, I would just like to get back for a moment before I turn to one other subject on this, the TransAir question that I brought up this morning. I have had a chance now to look at the decision that you rendered.

As I read some of the letters that have been written to your Commission, I am wondering whether or not the Minister considered, when he made his announcement, that the regional air carriers would be looked at as a situation of covering a particular area of the country, that TransAir as such would be included in the eastern leg of the run, in the Toronto area. What I can see, over the dinner hour, this was not so.

**Mr. Pickersgill:** Have you read the statement of August 15?

**Mr. Skoberg:** August 15? No.

## [Interpretation]

**M. Pickersgill:** Avons-nous une copie de l'avis présenté l'autre jour et les documents à l'appui? Dans ce cas, je pourrais peut-être en remettre une à M. Peddle? Je ne sais pas combien de copies nous avons, mais nous en avons une pour les séances tenues en Ontario.

**M. Peddle:** Est-ce qu'il y a une nouvelle loi visant la publication de ces chiffres?

**M. Pickersgill:** Oui, il faut fournir certains chiffres.

**M. Peddle:** Vous vous souvenez que le CN a procédé à certains abandons à Terre-Neuve, l'an dernier sur présentation d'une simple demande avec les chiffres de pertes alléguées, mais on n'a pas encore publié de quelle façon ces chiffres avaient été établis.

**M. Pickersgill:** Il semble y avoir eu un relâchement considérable à ce sujet. Vous pourriez peut-être étudier cette question.

**M. Peddle:** Je n'y manquerai pas. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Messieurs il est midi. Nous devrions ajourner jusqu'après l'ordre du jour ou vers 3h30 cet après-midi.

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Merci, messieurs.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le président:** Je cède la parole à M. Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, monsieur Pickersgill, avant de passer à un autre sujet, permettez-moi de revenir sur la question de Trans Air que j'ai soulevée ce matin. J'ai eu l'occasion d'étudier votre décision.

D'après les lettres qui ont été adressées à notre Commission, je me demande si le ministre, lorsqu'il a fait sa déclaration, a songé que les transporteurs aériens régionaux seraient considérés comme une question se rapportant à une région particulière du pays, que la société Trans Air serait comprise dans le secteur est, la région de Toronto. D'après les renseignements recueillis ce midi, il n'en est pas ainsi.

**M. Pickersgill:** Avez-vous lu la déclaration du 15 août?

**M. Skoberg:** Du 15 août? Non, monsieur.

## [Texte]

**Mr. Pickersgill:** The paragraph, I think, is quoted in the judgment on page 2.

**Mr. Skoberg:** No, I do not have it.

**Mr. Pickersgill:** I could read this. This is the statement by the Minister of Transport, "Statement of Aviation Policy Principles by Hon. Don Jamieson, Minister of Transport, August 15, 1969."

On page 2 it sets out the regions for each of the carriers and perhaps I should read that too:

(1) For Pacific Western Airlines Limited, British Columbia and Western Alberta.

(2) For TransAir Limited, the Prairie Provinces and Northwestern Ontario.

(3) For Nordair, the remainder of Ontario and Northwestern Quebec.

(4) For Quebecair, all of the Province of Quebec east of Montreal.

(5) For Eastern Provincial Airways, the Atlantic Provinces.

And then the next paragraph goes on:

Nordair and Quebecair both serve the large metropolitan market of Montreal. Eastern Provincial Airways has access to the Montreal market on services operated to and from the Atlantic Provinces. It is felt that it would similarly be in the public interest to provide that permission or authority may be given to TransAir to include access to the metropolitan market of Toronto to and from its own region.

That is a statement of government policy.

• 1535

**Mr. Skoberg:** As we look at some of the figures we have and some of the evidence we have been able to gather, it appears back in November 1969 that TransAir—and I am not trying to rehash the case, that is your problem—was financed by the Great Northern Capital Corporation Limited in the acquisition of two Boeing twin 737s and as we read on—and this is the *Canadian Aircraft Operator*, November 3 edition—it is suggesting that:

The Minister also said that in so far as Eastern Provincial Airways had been given access to the large metropolitan market of Montreal from the Atlantic provinces, it would similarly be in the

## [Interprétation]

**M. Pickersgill:** Il me semble que le paragraphe est cité dans le jugement si vous vous reportez à la page 2.

**M. Skoberg:** Je ne l'ai pas, monsieur.

**M. Pickersgill:** Je pourrais le lire. Il s'agit d'une déclaration du ministre des Transports, «déclaration sur la politique de l'aviation par le ministre des Transports, M. Jamieson, 15 août 1969».

A la page 2, on précise les régions de chaque transporteur, et je cite:

(1) Pour la compagnie *Pacific Western Airlines Limited*, la Colombie-Britannique et l'ouest de l'Alberta;

(2) pour *Trans Air Limited*, les Prairies et le nord-ouest de l'Ontario;

(3) pour *Nordair*, le reste de l'Ontario et le nord-ouest du Québec;

(4) pour *Québecair*, toutes les régions du Québec à l'est de Montréal.

(5) pour *Eastern Provincial Airways*, les provinces de l'Atlantique.

Le paragraphe suivant se lit comme il suit:

Nordair et *Québecair* desservent le grand marché métropolitain de Montréal. *Eastern Provincial Airways* a accès au marché de Montréal pour les services des provinces de l'Atlantique. On estime qu'il serait d'intérêt public que des services identiques soient confiés à *Trans Air* en lui donnant accès au marché métropolitain de Toronto à partir de son territoire.

Voilà une déclaration de principe du gouvernement.

**M. Skoberg:** Lorsque nous étudions certains chiffres que nous avons et certains témoignages que nous avons pu obtenir, il semble qu'en novembre 1969, *Trans Air* et je ne cherche pas évidemment à insister là-dessus, cela vous regarde, mais *Trans Air* était financée par la Great Northern Capital Corporation Limited pour l'achat de deux bimoteurs Boeing 737.—D'après le numéro du 3 novembre de *Canadian Aircraft Operator*, on laisse entendre que:

le ministre a également dit que en ce qui concerne *Eastern Provincial Airways*, qui aurait eu accès au marché de Montréal à partir des provinces de l'Atlantique, il serait dans l'intérêt du public que *Trans*

[Text]

public interest for TransAir to be given access to the Toronto market from its region.

**Mr. Pickersgill:** Yes.

**Mr. Skoberg:** My question is, with this announcement and this pronouncement of the Minister, did this more or less assure Trans-Air of obtaining the franchise that was granted at this time?

**Mr. Pickersgill:** The statement says, if I can read the sentence again in the Minister's actual words:

It is felt it would similarly be in the public interest to provide that permission or authority may be given to TransAir to include access to the metropolitan market of Toronto to and from its own region.

**Mr. Skoberg:** It does not say "must"; it does not say "shall"; it says "may". I think we were supposed to exercise our judgment; it was certainly permissible to do that. We had to take the responsibility of deciding whether it was in the public interest and would meet the public convenience in this area.

**Mr. Skoberg:** Then with the same article, it said:

...the timeliness of TransAir's application together with the Minister of Transport's statement regarding access to the Toronto market have combined to produce an attitude of optimism within the Company about eastward expansion in the near future. Although Company officials realize that the Minister's statement is not equivalent to a licence award it is regarded as a first step towards the ultimate approval of the application.

**Mr. Pickersgill:** That is just an opinion, is it not?

**Mr. Skoberg:** That is true. At the same time I understand that people from Nordair in a letter to your Commission are suggesting that inasmuch as TransAir did have an occasion to make verbal representation to your Commission they had asked for the same privilege.

**Mr. Pickersgill:** And they got it.

**Mr. Skoberg:** And they did have it at that time. This was dated December 7, 1968.

**Mr. Pickersgill:** Was it 1968?

**Mr. Skoberg:** September 17, 1969, I am sorry.

**Mr. Pickersgill:** They sent a letter and Mr. Lefrançois, the head of the company, and Mr.

[Interpretation]

Air ait également accès au marché de Toronto à partir de son territoire.

**Mr. Pickersgill:** Oui, monsieur.

**Mr. Skoberg:** D'après cette annonce et la déclaration du ministre, Trans Air est-elle assurée d'obtenir ce privilège, comme il a été entendu à ce moment?

**Mr. Pickersgill:** Permettez-moi de citer de nouveau le ministre:

On estime qu'il serait d'intérêt public que des services identiques soient confiés à Trans Air en lui donnant accès au marché métropolitain de Toronto à partir de son territoire.

On ne dit pas «doit», on dit «peut». Il semble que nous devrions exercer notre jugement; c'était certainement permis. Nous avions à décider si le service était dans l'intérêt du public et s'il répondrait aux besoins de la population de la région.

**Mr. Skoberg:** Il était dit dans le même article:

...le moment bien choisi de la demande de Trans Air et la déclaration du ministre des Transports concernant l'accès au marché de Toronto ont permis de donner un certain optimisme à Trans Air au sujet d'une expansion prochaine vers l'Est, même si les directeurs de la compagnie estiment que la déclaration du ministre ne soit pas un permis, mais un premier pas vers l'approbation de leur demande.

**Mr. Pickersgill:** C'est simplement une opinion.

**Mr. Skoberg:** D'autre part, les gens de Nordair dans une lettre adressée à votre commission laissent entendre que Trans Air ayant eu l'occasion de faire des représentations orales à votre commission Nordair demande la même permission.

**Mr. Pickersgill:** Ils ont obtenu cette permission.

**Mr. Skoberg:** A ce moment-là, le 7 décembre 1968.

**Mr. Pickersgill:** Était-ce en 1968?

**Mr. Skoberg:** Le 17 septembre 1969. Je m'excuse.

**Mr. Pickersgill:** Il s'agit d'une lettre. M. LeFrançois, le président de la société, et M.

## [Texte]

James Tooley from Winnipeg saw me after that letter was written. I replied to that letter and this matter was dealt with.

**Mr. Skoberg:** At the same time, Mr. Chairman, Mr. Pickersgill, the *Globe and Mail* of November 25, 1969, states that:

The airline has applied for a route linking Winnipeg with Toronto by way of the Lakehead and Sault Ste. Marie. Mr. Morrison said TransAir also has started informal discussions with Air Canada on the possible transfer of Air Canada routes to the regional carrier,...

and also

The airline earlier completed arrangements for the financing of two Boeing 737 jets that it will operate on regional routes.

The only reason I mention these to you, Mr. Pickersgill, at this time, is that in view of some of the pronouncements in the press and in view of some of the thoughts that have been brought about by questions in the Question Period in the House of Commons, I am wondering whether or not you might not think it advisable to hold up this application or review it. You said this morning you do have the right to do this if you thought there were more evidence brought to bear and have a public hearing into this application so that there will not be any of these innuendos and what not that...

• 1540

**Mr. Pickersgill:** We made our judgment based upon the evidence; it was made in public; it is public. There are many ways in which this can be reviewed or appealed as I indicated this morning. I think Mr. Tooley was quoted in the newspaper as saying that Nordair intended to appeal it. I think we should let the law take its course in the proper way.

**Mr. Skoberg:** With the announcement that TransAir plans on beginning a direct flight on April 26, if the appeals are in from the Province of Ontario, airline employees or whoever it may be, Nordair, you name them, can this service be commenced at that time, or would this withhold the service?

**Mr. Pickersgill:** I could not answer a hypothetical question like that. It would depend on circumstances. I would not want to answer a question of that sort without seeing what the appeal was and getting proper legal advice.

## [Interprétation]

James Towley de Winnipeg m'ont rencontré après l'envoi de cette lettre. J'ai répondu à cette lettre et la question a été réglée.

**M. Skoberg:** D'autre part, monsieur le président, monsieur Pickersgill, dans le *Globe and Mail* du 25 novembre 1969 déclare que:

La société a demandé un service entre Winnipeg et Toronto par la tête des Grands lacs et Sault Ste-Marie. M. Morrison a dit que Nordair avait entamé des pourparlers avec Air Canada visant le transfert possible des services d'Air Canada à un transporteur régional,...

et aussi

La ligne aérienne a terminé ses accords visant le financement de deux Boeing 737 qui seront utilisés pour des services régionaux.

La seule raison pour laquelle je mentionne ceci, monsieur Pickersgill, en ce moment, c'est qu'à la suite de certaines déclarations qui ont été faites dans les journaux, et de certains points soulevés pendant la période des questions à la Chambre des communes, je me demande si vous ne pourriez pas juger opportun de suspendre cette demande et de l'étudier à nouveau. Vous disiez ce matin que vous avez le droit de le faire s'il y avait d'autres témoignages pour une audition de cette demande afin d'éliminer tout usinature et que sais-je...

**M. Pickersgill:** Nous avons fondé notre jugement sur les témoignages; la séance était publique; elle est publique. On peut faire une réunion de bien des façons ou aller en appel, comme je l'ai dit ce matin. Selon les journaux, M. Tooley aurait dit que Nordair... avait l'intention d'en appeler de la décision. Il me semble que nous devrions laisser la loi suivre son cours normalement.

**M. Skoberg:** Après l'annonce des plans de Nordair visant un vol direct à compter du 26 avril, si la province d'Ontario, les employés des lignes, ou qui sais-je, Nordair, interjetaient un appel, le service commencerait-il à la date prévue, ou serait-il empêché?

**M. Pickersgill:** C'est une question hypothétique et je ne saurais y répondre. Tout dépend des circonstances. Je ne voudrais pas répondre à une question de ce genre avant de prendre connaissance de l'appel et de consulter un conseiller juridique.

[Text]

**Mr. Skoberg:** In other words, the determination of whether or not you would grant the appeal to stay the service...

**Mr. Pickersgill:** There is no appeal to us.

**Mr. Skoberg:** This is true.

**Mr. Pickersgill:** An appeal can be taken to the Minister or the Governor in Council, or if they think we have made a mistake in law it can be taken to the Supreme Court.

**Mr. Skoberg:** Do you know of any appeals which have been reversed on order from the Commission?

**Mr. Pickersgill:** I could not say offhand. In some cases there may have been. It is very rarely that the Air Transport Committee has been reversed on an appeal. When I was Minister, on one or two occasions I asked to have a review made by the Committee and if I did that of course they did not go ahead with the thing in the meantime. In one case it seems to me where there had not been a hearing, I had the impression a hearing would be helpful and I asked to have a hearing. I cannot remember now whether it changed anything, but...

**Mr. Skoberg:** In view of the record of this particular airline so far and in the West in particular, and in view of the fact that they are buying these new planes, which they are required to do by the order, can you tell me what will happen if they do not prove satisfactory in that one-year's time? What will happen to the service previously offered by Air Canada on those routes?

**Mr. Pickersgill:** Of course, I am not a prophet.

**Mr. Skoberg:** You do a pretty good job at times.

**Mr. Pickersgill:** Naturally we make the best judgment we can and hope it will work.

**Mr. Skoberg:** You have not really looked at that situation even in view of the previous record.

**Mr. Pickersgill:** I have speculated about the situation, but I assure you when I use the word "speculated" it is entirely intellectual.

**Mr. Skoberg:** You did not prospect. I will leave it for now, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, probably Mr. Forrestall was not here this morning; he has

[Interpretation]

**M. Skoberg:** Autrement dit, avant que vous décidiez d'autoriser un appel pour interdire le service...

**M. Pickersgill:** L'appel ne vous est pas soumis.

**M. Skoberg:** C'est vrai.

**M. Pickersgill:** Un appel peut être soumis au ministre ou au gouverneur en conseil, ou si l'on soupçonne une erreur juridique, il peut être porté même devant la Cour suprême.

**M. Skoberg:** Connaissez-vous des appels qui ont été renversés à la demande de la Commission?

**M. Pickersgill:** Je ne saurais dire de mémoire. Dans certains cas, c'est possible. Très rarement le Comité des transports aériens a-t-il été renversé en appel. Lorsque j'étais ministre, j'ai demandé en une ou deux occasions que le Comité procède à une révision et, dans ce cas, on n'a rien fait en attendant. Dans un cas, il me semble qu'il n'y avait pas eu d'audience et j'avais l'impression qu'une audience serait utile, et j'en ai demandé une. Je ne me souviens pas si elle a changé quelque chose, mais...

**M. Skoberg:** Vu les antécédents de cette ligne aérienne, et en ce qui concerne l'Ouest particulièrement, et étant donné qu'elle achète ces nouveaux appareils, comme le prévoit la commande, pouvez-vous nous dire ce qui va se produire si l'on constate qu'ils ne sont pas satisfaisants au bout d'un an? Qu'adviendrait-il des services qu'offrait Air Canada sur ses parcours?

**M. Pickersgill:** Je ne suis pas prophète.

**M. Skoberg:** Mais vous faites un bon travail dans ce domaine parfois.

**M. Pickersgill:** Nous faisons pour le mieux et espérons que les résultats seront bons.

**M. Skoberg:** Vous n'avez pas étudié cette situation, même au regard des antécédents.

**M. Pickersgill:** J'ai pu «spéculer» sur cette situation, mais je puis vous assurer qu'il s'agit d'une «spéculation» purement intellectuelle.

**M. Skoberg:** Vous n'avez pas prospecté. Je m'en tiendrai à cela pour le moment, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Howe.

**M. Howe:** Monsieur le président, M. Forrestall n'était probablement pas ici ce matin; il a

## [Texte]

some questions on this air business and I will let him go ahead in my place. I want to get in again, of course.

**The Chairman:** Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Mine, Mr. Chairman, are on air policy and this is the role of vested authority. You might not be much of a prophet, Mr. Pickersgill, but you are a hell of a good surveyor.

**Mr. Pickersgill:** A hell of a good... I am sorry, I am afraid I did not catch that.

**The Chairman:** Mr. Forrestall, would you place your microphone closer to you.

**Mr. Pickersgill:** I did not get the last word.

**Mr. Forrestall:** I say we will have to see how good a surveyor you are. You might not be much of a prophet. We will wait and see how good a surveyor you are.

While we are on this difficulty that seems to be rising now with the TransAir application, I wonder if I could ask your interpretation about the principles and the philosophies of the government's regional carrier policies as set forth by the Minister last year. I wonder if you could elaborate for a moment or two because this is quite a departure from practices in the past and assurances in the past and so on and so forth, how you arrive at a principle on which you could actually permit the regional carriers to enter into direct domestic competition with our national carrier and perhaps at the same time if you could comment whether or not this principle would be applicable in terms of CP Air as well?

• 1545

**Mr. Pickersgill:** I do not think you were here this morning, Mr. Forrestall, when I distributed the statements of air policy.

**Mr. Forrestall:** No I was not and I apologize.

**Mr. Pickersgill:** Most of them were made by me when I was Minister of Transport and they are modified by Mr. Jamieson's statements, in one case on August 15, 1969. I could not go one word beyond what is in these statements. These are the policies of the government and it is my duty not to make the policies for the government, but to carry out the policies that are laid down: that is the duty of the Commission.

**Mr. Forrestall:** Can I ask, Mr. Chairman, a couple of specific questions.

## [Interprétation]

des questions à poser au sujet de cette question aérienne et je lui cède la parole. Je me reprendrai, évidemment.

**Le président:** Monsieur Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Mes questions, monsieur le président, portent sur la politique aérienne et le rôle de l'autorité acquise. Vous n'êtes peut-être pas bon prophète, monsieur Pickersgill, mais vous êtes un fameux arpenteur.

**Mr. Pickersgill:** Un fameux..., je crains ne pas avoir saisi.

**Le président:** Monsieur Forrestall, voulez-vous placer le microphone plus près de vous.

**Mr. Pickersgill:** Je n'ai pas saisi le dernier mot.

**Mr. Forrestall:** Il nous reste à savoir si vous êtes bon arpenteur. Vous n'êtes peut-être pas bon prophète. Nous verrons si vous êtes bon arpenteur.

Au sujet de cette difficulté que semble soulever la demande de Trans Air, je vous demanderais de nous donner votre interprétation des principes et de la philosophie des politiques du gouvernement relatives aux transporteurs aériens comme les a établies le Ministre l'an dernier. Je me demande si vous ne pourriez pas expliquer un peu... parce qu'on s'éloigne quelque peu des coutumes, des assurances du passé. Comment en êtes-vous arrivé à un principe vous permettant d'autoriser aux transporteurs régionaux d'entrer en compétition directe au pays avec notre transporteur national, et voulez-vous nous dire également si ce principe s'applique aussi à CP Air?

**Mr. Pickersgill:** Vous n'étiez pas ici, sans doute, ce matin, lorsque j'ai distribué les exposés sur la politique aérienne.

**Mr. Forrestall:** Je n'y étais pas et je vous prie de m'excuser.

**Mr. Pickersgill:** La plupart ont été préparés par moi-même quand j'étais ministre des Transports et ils ont été modifiés par les exposés de M. Jamieson, dans un cas le 15 août 1969, et je n'oserais pas y ajouter un mot. Il s'agit des politiques du gouvernement et mon devoir n'est pas de faire les politiques du gouvernement, mais de les exécuter: c'est le devoir de la Commission.

**Mr. Forrestall:** Je voudrais vous poser deux questions précises maintenant.

## [Text]

**Mr. Pickersgill:** Surely.

**Mr. Forrestall:** Does the policy, as you understand it, give CTC the permission to grant the same extensions to regional air carriers in terms of CP Air?

**Mr. Pickersgill:** By this do you mean are regional carriers allowed to compete with Canadian Pacific as well as Air Canada? Pacific Western Airlines flies from Vancouver to Calgary has a compulsory stop at Kamloops; neither CP Air or Air Canada do. That is competition, or it is not competition depending on your point of view because of the compulsory stop. In general we have taken the view that if you read the statement on main line services there would appear to be not much reason for putting a third carrier nonstop between two points served by both Air Canada and CP Air.

If there are routes served by CP Air that are not served by Air Canada, there are no main lines. There are some other routes in British Columbia and up to the Yukon as you know. It is conceivable that there might be some reason; I think one would have to look at the individual case.

**Mr. Forrestall:** Do you have any other applications before the Commission from regional air carriers that do enter into competition on the main line domestic service...

**Mr. Pickersgill:** Yes, there is one at the present time that has not been decided. It has been before us for a very long time, from Nordair, to fly from Hamilton by way of Ottawa to Montreal. They do fly from Hamilton direct to Montreal. It would involve a third carrier on the segment Ottawa to Montreal, because both Air Canada and CP Air are already on that segment.

We have not yet reached a decision on that because Nordair in fact, I think I can say, have also got an application for a transborder route from Hamilton to Pittsburgh and they have a license from us, but they have an application before the CAB in the United States and it has not been determined yet. They have not pressed to have a decision.

**Mr. Forrestall:** This is the only application you have from a regional air carrier at this present time.

**Mr. Pickersgill:** That has not been determined?

**Mr. Forrestall:** Yes.

## [Interpretation]

**M. Pickersgill:** Assurément.

**M. Forrestall:** Est-ce que la politique, comme vous l'entendez, autorise la CTC à accorder aux transporteurs régionaux les mêmes priviléges en ce qui concerne C.P. Air?

**M. Pickersgill:** Vous demandez si les transporteurs régionaux qui pourraient faire concurrence à C.P. Air aussi bien qu'à Air Canada? Eh bien, Pacific Western Airlines assure une liaison entre Vancouver et Calgary avec un arrêt obligatoire à Kamloops; ce que ne font ni C.P. Air ni Air Canada. Alors, il y a concurrence, ou il n'y a pas concurrence, selon le point de vue, à cause de l'arrêt obligatoire. D'après l'exposé sur les services réguliers, il nous semble d'une façon générale, qu'il n'y a pas de raison d'ajouter un troisième transporteur sans escale entre deux points déjà desservis par Air Canada et la CP Air.

S'il y avait des parcours desservis par CP Air qui ne l'étaient pas par Air Canada, il n'y aurait pas de lignes principales. Il y a certains autres parcours en Colombie-Britannique et jusqu'au Yukon, comme vous le savez. On peut concevoir qu'il pourrait y avoir certaines raisons; il faudrait donc étudier chacun des cas particuliers.

**M. Forrestall:** La Commission a-t-elle reçu d'autres demandes de la part de transporteurs régionaux qui pourraient faire concurrence aux services intérieurs réguliers...

**M. Pickersgill:** Oui. Il y en a une à l'heure actuelle et la question n'a pas été décidée. Elle nous a été présentée depuis fort longtemps. La demande est de Nordair en vue d'assurer une liaison entre Hamilton et Montréal en passant par Ottawa. La société assure déjà un service direct de Hamilton à Montréal. On aurait alors un troisième transporteur sur le secteur Ottawa-Montréal, en plus de Air Canada et de C.P. Air qui assurent déjà ce service.

Nous n'avons pas encore pris de décision à cet égard parce que Nordair, je pense que je puis le dire, a présenté une demande pour un service outre-frontière entre Hamilton et Pittsburgh. Nous leur avons accordé un permis, mais leur demande auprès du CAB des États-Unis n'a pas encore été décidée. Ils n'ont pas fait pression pour une décision.

**M. Forrestall:** C'est la seule demande que vous ayez d'un transporteur régional à l'heure actuelle?

**M. Pickersgill:** Qui n'ait pas encore été décidée?

**M. Forrestall:** Oui, monsieur.

## [Texte]

**Mr. Pickersgill:** I think it is the only formal application. We have had some discussions with Air Canada and other regional carriers with respect to some other possible applications, but I do not think any of them have actually been filed yet. I am not absolutely certain about that because I do not always hear the day the thing is filed.

• 1550

**Mr. Forrestall:** I have heard that. Perhaps I should have asked whether you considered that you broke new ground with that decision connected with TransAir coming into this market.

**Mr. Pickersgill:** Are you asking me if I was sincere in what I said? If so, you would not expect me to say I said it insincerely.

**Mr. Forrestall:** No.

You then have one other application at present in active process.

**Mr. Pickersgill:** I am speaking from memory but I think it is well known that Air Canada has been carrying on—I do not think there is any secret about this—discussions with all the regional carriers and for one very good reason: that Air Canada is flying conservative prop aircraft, as you no doubt know, which gradually are being phased out, and some of the routes on which they are used would not be very suitable for the kind of aircraft that Air Canada intends to fly from now on.

**Mr. Forrestall:** Of course those are the routes that Air Canada want out of.

**Mr. Pickersgill:** Well . . .

**Mr. Forrestall:** Are you going to let them out of them?

**Mr. Pickersgill:** You would not expect me to answer that question . . .

**Mr. Forrestall:** Why not? You are the boss.

**Mr. Pickersgill:** . . . not until there is an application before us. You do not reach a verdict and then listen to the evidence afterwards.

**Mr. Forrestall:** Mr. Pickersgill, perhaps you can get through my next area of questioning equally as quickly. I am wondering about Air Canada's declared intention. To quote from the lips of Mr. Baldwin and others, they feel Canadian travellers will be best served through a closer co-operation between Air

## [Interprétation]

**M. Pickersgill:** Je pense que c'est la seule demande officielle. Nous avons étudié avec Air Canada et certains transporteurs régionaux d'autres demandes possibles, mais il me semble qu'aucune n'ait été déposée officiellement. Je ne suis pas absolument certain parce que je ne le sais pas toujours la journée même.

**M. Forrestall:** Je suis au courant. Peut-être que j'aurais dû demander si vous jugiez avoir pris une initiative dans cette décision au sujet de Trans Air qui envahirait ce marché.

**M. Pickersgill:** Me demandez-vous si ma réponse était sincère? Eh bien, je ne vais pas vous dire que je ne suis pas sincère, évidemment.

**M. Forrestall:** Assurément non. Vous avez alors une autre demande à l'étude.

**M. Pickersgill:** Il est bien connu que Air Canada, c'est un secret de polichinelle, a eu des discussions avec tous les transports régionaux et pour une très bonne raison: c'est que Air Canada utilise des appareils à hélice qu'elle est en voie de remplacer, comme vous le savez, et certaines des routes desservies par Air Canada ne conviendraient au type d'appareils qu'Air Canada se propose d'adopter à l'avenir.

**M. Forrestall:** Il s'agit de parcours qu'Air Canada veut abandonner.

**M. Pickersgill:** Eh bien . . .

**M. Forrestall:** Allez-vous leur permettre?

**M. Pickersgill:** Vous ne vous attendez pas à ce que je réponde à cette question?

**M. Forrestall:** Pourquoi pas? Vous êtes le patron.

**M. Pickersgill:** Pas avant qu'une demande nous soit présentée. Une décision ne peut pas être rendue avant d'entendre les témoignages.

**M. Forrestall:** Monsieur Pickersgill, peut-être pourrez-vous répondre aussi rapidement à mon autre question. L'intention déclarée d'Air Canada me laisse songeur. Selon M. Baldwin et d'autres, les voyageurs canadiens auront tout à gagner d'une collaboration plus étroite entre Air Canada et les transporteurs

[Text]

Canada and the regional air carrier in terms of the type of service we are talking about.

Is this something that has emanated from Air Canada itself? Is it something that has come up internally and they are now saying to the Canadian travelling public that perhaps this is the best way, or is this a direct result of an evolution of policy and government understanding which is being referred to you for implementation?

**Mr. Pickersgill:** It would be very difficult for me to answer that question because you are asking me to say what is in the minds of other people. This was envisaged in the original statement of regional policy that I made in 1966 and, . . .

**Mr. Forrestall:** You people then have not directed Air Canada?

**Mr. Pickersgill:** . . . in practice, as you know, since some time late last year Eastern Provincial Airways closed its station in Montreal and is serviced by Air Canada, to their mutual advantage and I think to the advantage of the public. I understand they made some announcements a few days ago in Sydney that Air Canada is going to serve them there. In the TransAir judgment we made on January 29 about Regina and Saskatoon TransAir will have no ground personnel in Regina or in Saskatoon, they will be served entirely by Air Canada. And if this judgment comes into effect, that would be the case at Thunder Bay and the Sioux. I also understand that Air Canada is prepared, in cases where the regional served common points, to do this everywhere. I think it is bound to be an advantage to the travelling public and will enable the air carriers to operate more efficiently and more economically.

**Mr. Forrestall:** Is this co-operation a move on the part of the carriers themselves . . .

**Mr. Pickersgill:** I think it is a great advantage to both.

**Mr. Forrestall:** . . . as opposed to a directive from your level?

**Mr. Pickersgill:** It is not a directive; it is permitted.

**Mr. Forrestall:** What assurances does the Canadian travelling public have that as this evolves and grows there will not be a diminution of the frequency of Air Canada flights, or the frequency of flights, period?

[Interpretation]

régionaux pour assurer ce service dont nous parlons?

Est-ce quelque chose qui émane d'Air Canada? Est-ce quelque chose d'interne, dont on fait part maintenant au public canadien, que ce serait peut-être la meilleure façon de procéder, ou est-ce le résultat direct d'une évolution des politiques et de la compréhension du gouvernement qui vous serait transmis pour en faire l'application?

**Mr. Pickersgill:** Il me serait très difficile de répondre à cette question, parce que vous me demandez de vous dire ce qui se passe dans l'esprit d'autres personnes. Il en a été question dans l'exposé de la politique régionale que j'ai fait en 1966 et, . . .

**Mr. Forrestall:** Vous ne dirigiez donc pas Air Canada?

**Mr. Pickersgill:** . . . en pratique, depuis un certain temps, vers la fin de l'année dernière, Eastern Provincial Airways a fermé sa station à Montréal et les services sont assurés par Air Canada, à l'avantage des deux compagnies, d'ailleurs, il me semble, c'est à l'avantage du public. Je crois savoir qu'on a annoncé il y a quelques jours à Sydney, qu'Air Canada allait y assurer le service. Dans notre décision du 29 janvier au sujet de Transair à Saskatoon et Regina, cette société n'aura pas de personnel au sol dans ces deux villes, c'est Air Canada qui y assurera les services. Et si cette décision est mise en vigueur, ce sera le cas aussi à Thunder Bay et à Sioux. Je crois savoir également qu'Air Canada est disposé à faire de même partout où les transporteurs régionaux desservent des points communs. Il me semble que ce sera un avantage pour le public et que les transporteurs aériens pourront fonctionner plus efficacement et plus économiquement.

**Mr. Forrestall:** Cette collaboration est-elle une décision de la part des transporteurs . . .

**Mr. Pickersgill:** Je pense que c'est un avantage important pour les deux.

**Mr. Forrestall:** . . . ou une directive de votre palier?

**Mr. Pickersgill:** Ce n'est pas une directive; c'est une autorisation.

**Mr. Forrestall:** Quelle assurance le public canadien a-t-il que cette évolution n'entraînera pas une diminution des fréquences des vols d'Air Canada, ou simplement des vols d'une façon générale?

[Texte]

• 1555

**Mr. Pickersgill:** Do you not think it does not matter much what carrier does the flying and that the frequency of flights will be determined, if the airline is run intelligently, by the amount of traffic?

**Mr. Forrestall:** On the question of the TransAir air route there is a strong and I think reliable suggestion that Air Canada is going to take off two flights and replace them with one. I concur with what you said, sir, about the frequency of flights, which is what the traveller wants, as long as the equipment is good. But, as this evolves, for example between Halifax and Moncton, Halifax and Saint John, Halifax and Sydney, Halifax and your own adopted province, as Eastern Provincial moves in—not only there but throughout Canada, as Air Canada get out of their prop equipment into jet equipment, which requires a longer staging—are we going to run into a situation where the travelling public will be faced with a downgrading and less frequent service?

**Mr. Pickersgill:** I hope not. And I think precisely the way to avoid that is to have carriers—they may not always be regional carriers, in some cases the kind of traffic will be suitable only for what are called third level carriers—that are not too big and therefore will be able to fly a sufficient frequencies with a decent respectable load factor and operate economically. It is quite obvious that one of the problems the airlines are going to face with the B-747 is that you cannot fly it as often as you can the DC-8, or you will go broke. I have a feeling that sometimes some of the airlines have done themselves great harm by going into equipment that is too big for the traffic on their route and that they would do a lot better to have smaller aircraft and fly them more frequently. And the public would be a lot happier too.

**Mr. Forrestall:** Perhaps if you were to tell them that forcibly, they might do it.

**Mr. Pickersgill:** Well, I have a hard enough time trying to operate the Canadian Transport Commission without running airlines on the side.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I would like to return to some of the matters we were on this morning. I want to thank Mr. Arbique for the one document he has provided me, and I am getting another one.

[Interprétation]

**M. Pickersgill:** Ne vous semble-t-il pas que le transporteur assurant les vols importe peu et que la fréquence des vols sera déterminée par la compagnie aérienne elle-même, rationnellement, et d'après la demande?

**M. Forrestall:** Au sujet du parcours de TransAir, on laisse fortement entendre que deux vols d'Air Canada seront remplacés par un seul. Je suis d'accord avec ce que vous avez dit, monsieur, au sujet de la fréquence des vols, qui sera selon le nombre de voyageurs, pourvu que le matériel soit bon. Mais dans ce processus, par exemple entre Halifax et Moncton, Halifax et Saint John, Halifax et Sydney, Halifax et votre province d'adoption, lorsque *Eastern Provincial* prendra la relève—ou partout au Canada au fur et à mesure que Air Canada remplacera ses appareils à hélices par des jets qui exigent une plus longue piste—le public voyageur aura-t-il à souffrir d'un matériel moins bon et d'un service moins fréquent?

**M. Pickersgill:** J'espère bien que non. Et il me semble précisément que le moyen d'éviter cela est d'avoir des transporteurs—qui ne seront pas nécessairement des transporteurs régionaux, dans certains cas les transporteurs dits de troisième classe suffiront à répondre aux besoins—mais qui ne seront pas trop gros afin d'être rentables avec un facteur de charge convenable et une fréquence de vols suffisante. Mais il est bien évident que l'un des problèmes qui se poseront pour les lignes aériennes avec les B-747, c'est que ceux-ci ne pourront pas voler aussi souvent que les DC-8 sans risquer la faillite. J'ai l'impression que parfois, certaines lignes aériennes se sont fait beaucoup de mal en achetant des appareils trop gros ou pour le trafic sur leur parcours et qu'il serait beaucoup plus préférable pour elles d'avoir de plus petits avions avec des vols plus fréquents. Et le public serait beaucoup plus satisfait.

**M. Forrestall:** Si vous le leur dites de façon énergique, peut-être le feront-ils?

**M. Pickersgill:** J'en ai assez de diriger la Commission canadienne des transports sans me charger en plus de la direction des lignes aériennes.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, permettez-moi de revenir aux questions étudiées ce matin. Je remercie M. Arbique du document qu'il m'a remis, et j'en aurai un autre..

## [Text]

In relation to the whole matter of customer service centres as it pertains to the CPR, master agencies as it pertains to the CN, based on the decisions of the Commission and the actions by the railway on class situations, Mr. Pickersgill said this morning that some of the reasons for the railways wanting to do this was better service and to save money. Let us take a specific example, the decision made in 1968 to allow the railways to close out some 43 agencies, a number of caretaker agencies and just caretakers on the Regina division. You had at that point in time the revenue figures for each of those individual stations. Does the railway maintain or do you require them to maintain, since those stations are under a customer service centre, separate revenue figures for each of those stations which were formerly open agencies?

## [Interpretation]

En ce qui concerne toute la question des centres de services à la clientèle et des agences centrales du CP et du CN, à la suite des décisions de la Commission et des mesures prises par les chemins de fer au sujet des classes, M. Pickersgill nous a déclaré ce matin que certaines des raisons pour lesquelles le chemin de fer voulait faire cela étaient pour assurer un meilleur service et faire des économies. Prenons le cas précis de la décision prise en 1968 pour autoriser les chemins de fer à fermer quelque 43 agences, quelques agences de transition et seulement des équipes de transition dans la division de Regina. A ce moment-là, vous aviez les recettes pour chacune de ces gares séparément. Est-ce que les chemins de fer établissent, ou exigez-vous qu'ils établissent des chiffres de recettes, puisque ces stations relèvent d'un centre de service à la clientèle, pour chacune de ces gares qui étaient antérieurement des agences indépendantes?

**Mr. Pickersgill:** I think I will let the secretary answer that question because there is no use percolating it twice—he got the information.

**Mr. H. Arbique (Secretary, Canadian Transport Commission):** My understanding, Mr. Benjamin, is no, that we do not require them to maintain revenue figures in the master agency context under the other system.

• 1600

As I mentioned to you earlier, the significant thing to us is not the revenue being derived by the railway as a result of this plan or the costs of the operation. They put these plans into effect of their own volition. They do not even need our authority to put the plans into effect. Presumably if they are not economic plans they do not put them into effect. They are simply an alternative way of carrying on railway business. They institute these plans with the idea of giving better service at a saving to the railway, better service through better car control and these various other things that I mentioned to you. We come into it only when the time comes that they decide they are going to lift the agents in the various places.

They come to us for authority to do that and we look at the plan. But the plan is already in effect, and it has probably been sold. In fact, I do not think they come near us until the plan is sold in the community and they have done all the proselytizing and so on and the plan is accepted. It is only then that they approach us for authority to lift the agents. We look at it then on the basis of

**M. Pickersgill:** Je cède la parole au secrétaire; il n'est pas nécessaire d'être deux pour répondre à cette question. Il a les renseignements.

**M. H. Arbique (secrétaire, Commission canadienne des transports):** D'après ce que je comprends, monsieur Benjamin, la réponse est «non». On n'exige pas d'elles qu'elles produisent des chiffres de recettes pour les agences centrales sous l'autre système.

Comme je vous l'ai dit plus tôt, ce qui nous intéresse, ce ne sont pas les recettes qu'obtiennent les chemins de fer grâce à ce régime, ni les frais d'exploitation. Ils sont libres de mettre ces programmes en vigueur. Ils n'ont même pas besoin de notre autorisation. S'ils ne sont pas rentables, les programmes ne seront pas mis en vigueur. Il s'agit tout simplement d'une autre façon d'exploiter les chemins de fer. Ces programmes sont établis afin d'améliorer le service et de faire réaliser des économies aux chemins de fer, par un meilleur contrôle des wagons et les autres mesures mentionnées. Nous n'intervenons qu'au moment où l'on décide de supprimer des agents à différents endroits.

A ce moment-là, ils nous demandent l'autorisation de le faire et nous examinons le programme. Mais il est déjà en vigueur, et l'idée a probablement été accepté. Ils ne s'adressent à nous qu'une fois que tout est fini, que la collectivité a été gagnée et que le programme est accepté. Ils se mettent alors en rapport avec nous pour obtenir l'autorisation de supprimer les agents.

## [Texte]

whether or not the service is going to be better. In some cases when we come to the conclusion, or the Committee comes to the conclusion that the service is not going to be better, we have them modify the plan. We do not approve a master agency plan as such. It is a railway decision.

**Mr. Benjamin:** I realize that, but if they object to this to provide better service and save money or to prevent the loss of money—there must be some individual agencies that make money or lose money, according to the railways. How can you judge after the fact? How can you judge whether or not any individual agency that was closed was losing money? Or put it this way—we are on revenue and not on cost at the moment. How can you judge whether or not there was an increase or a decrease in revenue at any individual agency if you do not require the railways to keep the revenues divided under their master agency?

**Mr. Arbique:** I do not know how we do and I might be wrong in making this suggestion but I think it probably is not a matter of concern to us. Individual stations not in the master agency context are a matter of concern to us.

**Mr. Benjamin:** Once an agency has been closed, it is lost. I have yet to know of a case where you required a railway to reopen a station. There may have been the odd instance but it is so rare as to be like hens' teeth.

**Mr. Arbique:** It is very rare.

**Mr. Benjamin:** Once it is a fait accompli, service or revenue as it pertains to any individual station is by the board. So unless you require the railways to keep the Board informed on a yearly or monthly basis as to the revenue attained under that customer service centre at each individual station, surely, if for no other reason, you would want these to judge future applications and future situations. I do not see how you can make a sensible judgment on the results of that decision or gain any experience out of those decisions unless you require this sort of information to be kept.

**Mr. Arbique:** You may very well be right. It is just that I think there seems to be a difference of view as to what the significant factor is, what the criterion is. So far as we are concerned, the criterion does not seem to be the cost or revenue impact of the decision.

## [Interprétation]

Nous examinons le programme pour voir s'il améliorera le service. Dans certains cas, lorsque nous en venons à la conclusion, ou que le Comité en a conclu que le service ne serait pas meilleur, nous les obligeons à modifier leur programme. Nous n'approuvons pas le programme d'une agence centrale en tant que tel. La décision relève des chemins de fer.

**M. Benjamin:** Je m'en rends compte, mais si l'objectif consiste à fournir un meilleur service et à faire des économies, ou à éviter des pertes d'argent, il y a certainement des agences qui font de l'argent, d'autres qui en perdent, d'après les chemins de fer.

Comment pouvez-vous vous rendre compte après coup? Comment pouvez-vous établir si une agence qui a été fermée perdait de l'argent? Parlons recettes et non frais. Comment pouvez-vous établir l'augmentation ou la diminution des recettes dans une agence quelconque, si vous ne demandez pas aux chemins de fer de prévoir une ventilation des recettes dans l'agence centrale?

**M. Arbique:** Je ne sais pas comment nous faisons et j'oserais dire que c'est une chose qui ne nous intéresse probablement pas. Les gares qui ne relèvent pas d'une agence centrale nous intéressent.

**M. Benjamin:** Une fois qu'une agence est fermée, elle est perdue. A ce que je sache, vous n'avez jamais exigé d'un chemin de fer qu'il rouvre une station. Il y a peut-être des cas, mais ils sont aussi rares que les dents de poules.

**M. Arbique:** Les cas sont très peu nombreux.

**M. Benjamin:** Une fois le fait accompli, le service ou les recettes d'une gare en particulier ont disparu. Donc à moins que vous n'exigez des chemins de fer qu'ils informent la commission mensuellement ou annuellement des recettes obtenues au service de la clientèle dans chaque gare, simplement parce que cela vous permettrait de juger de la situation pour des demandes éventuelles. Je ne vois pas comment vous pouvez faire un jugement valable par suite des résultats de cette décision ni acquérir une expérience basée sur ces décisions si vous n'exigez pas que ces données soient conservées.

**M. Arbique:** Vous avez peut-être raison. Les opinions semblent cependant différer en ce qui a trait au facteur significatif ou ce qui serait le critère. En ce qui nous concerne, le critère ne semble pas être l'impact de la décision en matière de frais ou de recettes.

## [Text]

**Mr. Benjamin:** In the 25 years experience that I had directly on the railway or around railway stations, you were continually given the gears about the revenue at that station and the service that you provided to the customers at that station. This was the overriding consideration of the railway all those years. All of a sudden it is no longer the consideration. Now it seems to me the Commission needs to be concerned. It is not good enough to lump into a package what the revenue is under a master agency and under a customer service centre, even if the revenue is higher. It could well mean it is higher at some few stations, but it could also mean that it is lower at some other stations but that it was higher at those same stations when they were open agencies.

## • 1605

**Mr. Pickersgill:** Because you were a railway man and I never was, may I put this question to you. So far as the public is concerned, what matters surely is whether or not the public shipping or receiving shipments at a particular point get better or poorer service. It is a matter of real importance to the railway how much revenue it gets out of it. But we are not supposed to be running the treasuries of the railways. What we are supposed to be doing is seeing that the railway gives service to the public.

**Mr. Benjamin:** You have confirmed what I felt to be the case before; that one of the reasons for the railways wanting to do this was to save money, which surely has to do with the revenue.

**Mr. Pickersgill:** That is their affair. Where we come in is if they save money at the expense of the public.

**Mr. Benjamin:** If the public have no way of getting this information as evidence to support their opposition to such future events occurring, what chance have the public?

**Mr. Pickersgill:** I just suggest that, for example in Regina, where the CPR has a master agency which has been going for some time, if there had been complaints from a lot of the places where there used to be agents, that would be the best kind of evidence that we should not approve another one somewhere else, and maybe that we should order them to reinstate an agent in a place of that sort. I think that would be the criterion. If we had a number of complaints, investigated and found there was substance, that the people were not getting the service, then I think we

## [Interpretation]

**M. Benjamin:** Au cours de mes 25 années d'expérience dans l'exploitation immédiate des chemins de fer, ou des gares, il fallait toujours tenir compte des recettes de la gare et des services offerts à la clientèle dans cette gare, et c'était la considération majeure des chemins de fer pendant toutes ces années. Soudain, ce n'est plus la considération majeure. Il me semble que la Commission doit s'en occuper. Il ne suffit pas de concentrer toutes les recettes en une agence centrale ou un centre de service à la clientèle, même si les recettes sont plus élevées. Cela peut révéler qu'elles étaient plus élevées dans quelques gares, et aussi plus faibles dans d'autres, mais qu'elles étaient plus élevées dans ces mêmes gares lorsque celles-ci étaient des agences indépendantes.

**M. Pickersgill:** Vous êtes un chemineau, je ne l'ai jamais été; j'aimerais donc vous poser la question. En ce qui concerne le public, ce qui importe est de savoir si le public expéditeur ou destinataire dans un endroit particulier obtient un meilleur service ou un moins bon service. Il est très important que le chemin de fer connaisse les recettes de son exploitation. Nous sommes là non pour tenir la caisse des chemins de fer, mais pour veiller à ce que le chemin de fer serve le public.

**M. Benjamin:** Vous confirmez ce qui me semblait être le litige; l'une des raisons pour lesquelles les chemins de fer désirent cette mesure est pour économiser de l'argent et cela a certainement un rapport avec les recettes.

**Mr. Pickersgill:** C'est leur affaire. A nous d'intervenir si les économies sont aux dépens du public.

**M. Benjamin:** Si le public ne peut pas avoir ces renseignements comme preuves à l'appui de leur opposition à d'autres mesures, quelle chance à-t-il?

**Mr. Pickersgill:** Je pense tout simplement que, par exemple, à Regina, où le CP a une agence centrale depuis quelque temps, que s'il y avait eu des plaintes émanant de plusieurs endroits où il y avait des agents auparavant, cela serait la meilleure preuve que l'on ne devrait pas autoriser une autre fermeture ailleurs et que nous pourrions peut-être les obliger même à remettre l'agent en place. Voilà le critère. Si nous avions plusieurs plaintes, nous ferions enquête et constaterions qu'elles sont fondées, que les gens ne sont pas bien servis, alors nous devrions remettre notre décision à

## [Texte]

would have to review our decision and make the necessary amendments.

**Mr. Benjamin:** Let us take the other side of the coin in terms of costs. All the years I was on the railway and since, the railways complained about the costs of maintaining these agencies. The Commission does not require the railways to show the costs for these individual stations. Again, how can the Commission judge whether or not the railways' contentions are adequate?

**Mr. Pickersgill:** In the one case where I had personal experience, the Nelson one which I mentioned this morning where I took part in the hearing, the master agency had been established at Nelson. It had been going for some time, as Mr. Arbique has said, and then they made their application to have the stations closed. That is really all that they bring before us. If people come and say they do not want the station closed and give some good reason why they do not—there was a decision, I am told, in Belleville not long ago where the railway wanted to close a certain number of stations and they were told they could close some of them but not all of them, because it did not appear to us that they would give adequate service. But in the Nelson case, we judged, after listening to the evidence, that there was no significant dissatisfaction. It is true that there were representations made about keeping one station. But, you know, you have to examine that evidence and it did not appear to us that in that case it was going to cause any hardship and, in fact, there has been no complaint since, I understand.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I want to bring out another point on this whole issue.

**The Chairman:** Your time is almost up, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, just allow me 10 minutes' worth of questions and do not count Mr. Pickersgill's 20 minutes' worth of answers.

**The Chairman:** I know his answers are pretty long.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, my impression from both direct and indirect contact with the public in areas that are now going to be affected is that they are beginning to realize what this means to their communities. It has taken two or three years for them to realize that among the CPR and the CNR and the Post Office Department and the machine-

## [Interprétation]

l'étude et faire les modifications qui s'imposent.

**M. Benjamin:** Regardons l'envers de la médaille, celui des frais. Pendant toutes mes années dans les chemins de fer et depuis, les chemins de fer se sont toujours plaints des frais d'exploitation de ces agences. La Commission n'exige pas qu'ils présentent les frais de ces gares. Comment la Commission peut-elle juger si les allégations des chemins de fer sont vraies?

**M. Pickersgill:** Dans un cas dont j'ai l'expérience personnelle, celui de Nelson dont j'ai parlé ce matin, où j'ai participé aux audiences, l'agence centrale avait été créée à Nelson, elle fonctionnait depuis un certain temps, comme M. Arbique l'a dit, lorsque la demande a été faite pour que les stations soient fermées. C'est tout ce qu'on nous a expliqué. Si les gens viennent nous dire qu'ils ne veulent pas qu'une gare ferme—and donnent de bonnes raisons à l'appui—une décision a été prise à Belleville, m'a-t-on rapporté, où le chemin de fer voulait fermer un certain nombre de gares et on leur a dit qu'ils pouvaient fermer un certain nombre de gares mais pas toutes, car il ne nous semblait pas qu'elles assurerait un service suffisant. Dans le cas de Nelson, après avoir entendu les témoignages, nous avons pensé qu'il n'y avait pas de mécontentement vraiment important. Il est vrai qu'il y a eu des instances pour que l'on maintienne une gare ouverte, mais bien sûr, il faut examiner les témoignages et il ne nous semblait pas que dans ce cas cela entraînerait des difficultés. En fait, il n'y a pas eu de plaintes à ce que je sache.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je voudrais soulever un autre point à ce sujet.

**Le président:** Votre temps est presque écoulé, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Accordez-moi seulement 10 minutes de questions, sans compter les 20 minutes de M. Pickersgill pour y répondre.

**Le président:** Je sais que ses réponses sont assez longues.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'ai l'impression, d'après mes contacts directs et indirects avec les gens qui seront touchés, que le public commence à prendre conscience de ce que cela signifie pour leurs collectivités. Il leur a fallu 2 ou 3 ans pour se rendre compte que chez le CPR, le CNR, les Postes, et les compagnies de machines, leurs collecti-

## [Text]

ry companies, their communities are disappearing. Their services are continually being eroded and the population is being taken away from them. Salaries and incomes are being taken away from them. Some very inhumane situations have taken place with individual employees and it is very easy to lose sight of these in organizations as massive as a railway, Parliament and the Transport Commission.

Citizens are saying, "Well, what is the use of appearing? When we ask for information it is not kept. When we make representations it is too often too late. What is the use?" This is their state of mind.

• 1610

When a customer service centre—let us use the Regina one as an example—has been in operation for over a year, what investigations and what interviews are carried out regarding the quality and the quantity of service at these individual stations where the Commission allowed the railway to close the agencies. How many customers are interviewed? How many storekeepers and machinery leaders still have outstanding claims waiting to be settled? How many times are they solicited for business? Is this sort of investigation carried on after the master agency is ..

**Mr. Pickersgill:** Do you mean on our own?

**Mr. Benjamin:** Yes.

**Mr. Pickersgill:** No, to the best of my knowledge, no. I think we rely on the public to bring complaints to our attention and any complaint that is brought to our attention is investigated. We do not take, you know, a schoolmasterish attitude to the thing anymore than we supervise the way in which—I mean the government—anybody else does his business.

**Mr. Benjamin:** Does the Commission not want to be convinced irrefutably, based on the experience of the master agencies and the customer service centres that have been in operation for one or more years, that it is a good move. Would the Commission not want to make certain that the decisions they have been making in the matter of closure of agencies are the right ones in this context?

**Mr. Pickersgill:** Of course.

**Mr. Benjamin:** Then should the Commission not feel some obligation to establish more thorough criteria both in cost and revenues and a more thorough follow-up on what the results of these actions are on the public?

## [Interpretation]

vités disparaissent. Leurs services s'amoddisent et les gens s'en vont. Les salariés et les revenus leur sont enlevés. Des situations tout à fait inhumaines se sont produites dans le cas des employés—it est très facile de les perdre de vue dans des organisations aussi vastes que la Commission des transports, le parlement ou les chemins de fer.

Les gens disent: «A quoi sert-il de comparaître? Les renseignements qu'on demande ne sont pas disponibles, lorsque nous faisons des représentations il est trop souvent trop tard. A quoi cela sert-il?» Voilà ce qu'ils pensent.

Lorsqu'un centre de service à la clientèle, prenons l'exemple de Regina, fonctionne depuis plus d'un an, quelles recherches, quelles entrevues sont faites au sujet de la qualité et de l'importance du service dans ces gares où la Commission a autorisé le chemin de fer à fermer les agences. Combien de clients sont interrogés? Combien de marchands et de revendeurs de machines attendent encore le règlement de réclamations? Combien souvent sont-ils sollicités? Des recherches de cette nature sont-elles faites une fois que l'agence centrale est...

**M. Pickersgill:** De notre propre initiative?

**M. Benjamin:** Oui.

**M. Pickersgill:** Nous ne faisons pas de telles enquêtes, à ma connaissance. Nous comptons sur le public pour nous présenter des plaintes et nous faisons enquête à la suite de chaque plainte portée à notre attention. Nous ne prenons pas l'attitude d'un maître d'école et nous ne surveillons pas—je veux dire le gouvernement—la façon de chacun de diriger ses affaires.

**M. Benjamin:** En se fondant sur l'expérience des agences centrales et les centres de service à la clientèle qui existent depuis un an ou plus, la Commission ne désire-t-elle pas se convaincre de façon irréfutable que cette mesure est bonne, ne désire-t-elle pas s'assurer que les décisions qu'elle prend en matière de fermeture d'agences sont les bonnes dans le contexte?

**Mr. Pickersgill:** Évidemment.

**M. Benjamin:** Est-ce que la Commission ne se sent pas obligée d'établir des critères mieux fondés en ce qui concerne les frais, les recettes? La Commission ne devrait-elle pas suivre de plus près les conséquences de ces mesures pour le public?...

## [Texte]

**Mr. Pickersgill:** I do not know whether you will think this is a very sensible answer for me to give, but I was a member of Parliament for 14 years, as you know, and I did not find most members of the public very reticent about making complaints to anybody they could find. The fact that since these customer services and master agencies have been established we have had very few complaints, would lead us, perhaps wrongly, but would lead us to think that the service is satisfactory. It may not be and it may be that you, by asking me these questions, will get some publicity for them and you may stir up people to make complaints which they otherwise would not have made. If you do, they will be investigated.

**Mr. Benjamin:** May I suggest, Mr. Pickersgill, one of the reasons and one of the main reasons you are not getting complaints is that people have left the rail service and gone to other means of transportation, including some storekeepers getting together and buying a truck and hauling their own stuff in from Regina.

**Mr. Pickersgill:** They would not do that if it cost them more, would they?

**Mr. Benjamin:** You would be surprised how many of them have a half-ton truck with a "C" licence on it and haul their own stuff. The purpose, surely, of this whole exercise is to save the CPR money and to let them get out of the loss-carload business. This is the whole purpose of it, so why do they not say so in the first place? Why kid the public and why keep kidding the Commission that...

**Mr. Pickersgill:** I am not going to try to run the CPR.

**Mr. Benjamin:** All right, but in the process of getting rid of that business—this is another reason why I asked you about revenue figures—I think the facts will show, if you could get them from the railway, that they have, in fact, lost revenue by putting in these kinds of stations because the customer service centre is not satisfactory and they are not getting the equivalent revenue and volume of business that they were before.

**Mr. Pickersgill:** They ought to get a new President, then.

**Mr. Benjamin:** That is all I have for the moment, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Pickersgill if he has the figures on

## [Interprétation]

**M. Pickersgill:** Je ne sais pas si vous jugez ma réponse très sensée, mais j'ai été député pendant 14 ans, comme vous le savez, et je puis vous dire que la plupart des gens ne se font pas prier pour se plaindre au premier venu. Depuis que ces agences centrales et ces centres de service à la clientèle ont été établis, nous avons eu très peu de plaintes. Cela nous porterait, peut-être à tort, à penser que le service est satisfaisant. Il se peut qu'en me posant ces questions, vous obtenez une certaine publicité et que vous incitez des gens à faire des plaintes qu'ils n'auraient pas formulées autrement. Si cela se produit, nous ferons enquête.

**M. Benjamin:** Monsieur Pickersgill, une des raisons et une des principales raisons pour lesquelles vous ne recevez pas de plaintes est que les gens ont abandonné le service ferroviaire pour d'autres moyens de transport, y compris des marchands qui s'associent pour acheter un camion et transporter leurs marchandises de Regina.

**M. Pickersgill:** Ils ne le feraient pas s'il leur en coûtait plus cher, n'est-ce pas?

**M. Benjamin:** Vous seriez surpris du nombre qui ont un camion d'une demi-tonne, marqué d'un «C» et transportent leurs propres marchandises. Le résultat de tout cela consiste à permettre au CP d'économiser de l'argent et d'abandonner les chargements de moins d'une waggonnée. Pourquoi tromper le public et pourquoi continuer à faire croire à la Commission que...

**M. Pickersgill:** Je ne cherchais pas à prendre la direction du C.P.R.

**M. Benjamin:** Bon, mais dans ce processus d'abandon de ce transport—c'est pourquoi je vous ai demandé les chiffres des recettes—les faits démontrent si vous les obtenez des chemins de fer, qu'ils ont effectivement subi des pertes de revenu en établissant ces genres de gares parce que le centre de service à la clientèle n'est pas satisfaisant et ils n'ont plus les recettes ni le volume d'affaires qu'ils avaient auparavant.

**M. Pickersgill:** Ils devraient alors se trouver un nouveau président.

**M. Benjamin:** C'est tout ce que j'ai à dire pour l'instant, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Howe.

**M. Howe:** Monsieur le président, je vous demanderai à M. Pickersgill s'il a en

## [Text]

the percentage of freight-rate increases since this Bill came into force.

**Mr. Pickersgill:** I do not think such a figure could be created. You could give the percentage of different classes of rates that have been increased, but I do not know how you would average them out. If the rate on coal has been increased—I do not know that it has been—by 20 per cent and the rate on chicken feed has increased by 2 per cent, how would you strike an average between those two? I think you would have to deal with class rates, commodity rates and agreed charges in the various categories—I am sure we could give you examples of all the various increases, all of them are filed with us—but I do not think there is any way you could give a global average that would have any meaning at all.

**Mr. Howe:** All freight rates have gone up considerably.

**Mr. Pickersgill:** No, I think some have not gone up at all. The rate on coal has gone down very significantly, indeed, because of these unit trains.

**Mr. Howe:** But in general, express and freight charges have gone up.

**Mr. Pickersgill:** Oh, I would think so.

**Mr. Howe:** All across the country.

**Mr. Pickersgill:** Yes, and so has the price of coffee...

**Mr. Howe:** It is my feeling...

**Mr. Pickersgill:** ...and the price of milk.

**Mr. Howe:** Yes, Mr. Chairman, there was a period when we had the Freight Rates Reduction Act in operation when they did not go up; freight rates were pretty well held at a level.

**Mr. Pickersgill:** Oh, yes, and we paid for it in our taxes.

**Mr. Howe:** So now you are phasing it out at the rate of \$14 million a year, but where does that \$14 million that you are not paying to the railroads appear in the reduction of taxation? Where does that appear in that great Blue Book that we have here of about \$12 billion in expenditures? Where is the reduction?

## [Interpretation]

mains, les chiffres quant aux augmentations procentuelles du taux de transport des marchandises, depuis que le présent projet de loi est entré en vigueur.

**Mr. Pickersgill:** Je ne crois pas qu'un chiffre de ce genre pourrait être obtenu. Vous pourriez obtenir un pourcentage selon diverses catégories de taux qui aient subi des augmentations, mais je ne sais pas comment on pourrait en tirer une moyenne. Supposons que le taux de transport du charbon augmente (soit dit en passant, je ne crois pas qu'il ait augmenté), de 20 p. 100 et que le taux d'aliments à poulets augmente de 2 p. 100 comment peut-on établir une moyenne entre ces deux taux? Il faut tenir compte des taux par catégorie de marchandises ou de denrées, ainsi que les frais courants de diverses catégories. Nous pourrions vous donner un exemple des diverses augmentations, qui figurent toutes dans nos dossiers, mais je ne crois pas qu'il y ait moyen de vous donner une moyenne globale qui ait quelque signification.

**Mr. Howe:** Tous les taux de transport de marchandises ont beaucoup augmenté.

**Mr. Pickersgill:** Non pas tous. Certains n'ont pas augmenté du tout. Le taux de transport du charbon a fléchi considérablement, en effet, en raison de ces nouveaux genres de trains.

**Mr. Howe:** Pourtant, en général, les taux de transport par train ou par camion ont augmenté.

**Mr. Pickersgill:** En effet, je le crois.

**Mr. Howe:** D'un bout à l'autre du pays.

**Mr. Pickersgill:** Oui, mais il y a eu aussi augmentation du prix du café...

**Mr. Howe:** A mon avis...

**Mr. Pickersgill:** ...et du prix du lait.

**Mr. Howe:** A une certaine époque, il y avait en vigueur la Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises et à ce moment-là les taux n'augmentaient pas; on arrivait à les maintenir à un niveau peu élevé.

**Mr. Pickersgill:** Oui, bien sûr, mais nous avons dû compenser en payant plus d'impôts.

**Mr. Howe:** A l'heure actuelle, on diminue cette dette graduellement au taux de 14 millions par an, mais ces 14 millions que vous ne verrez pas au compte des chemins de fer, quelle part jouent-ils dans la diminution des impôts? Où ces chiffres paraissent-ils dans le Livre bleu où on indique un total de 12 milliards de dépenses? Où la diminution figure-t-elle?

## [Texte]

**Mr. Pickersgill:** The reduction is presumably in the taxes, not in the...

**Mr. Howe:** By the same token, as I told you when this Bill went through, Mr. Pickersgill, this increase in freight rates has had tremendous pressure on the cost of living in this nation during the period of years since it came into force. It has been one of the factors because everything that you and I use is subject to a freight rate.

**Mr. Pickersgill:** Pretty nearly.

**Mr. Howe:** Yes, pretty nearly, practically every article, and when you brought in this Bill, you were going to do a great thing by getting rid of subsidies to the railroads, but by the same token you put pressures on the cost of living that this country can hardly stand. This is one of the factors, I maintain, since this particular Bill came into force, that has had a tremendous effect on the cost of living in Canada.

**Mr. Pickersgill:** I suppose you know, Mr. Howe, we could carry on this debate and it probably will be carried on until doomsday, of how much should be paid for out of taxes and how much should be paid for by the people who use the service. Here in Ottawa—to cite something that is not under my jurisdiction, I would have said, "Thank God" which, I am afraid, would not help me because I am supposed to be fired for this—the bus service although they increased the fares the other day, I am told, still does not pay.

**Mr. Howe:** Everybody does not use the bus service, but everybody wears or eats or uses some article on which freight rates are paid.

**Mr. Pickersgill:** Yes, but people use them at very different rates. People use the service at very different rates. I just happen to believe that it is better for the person who uses something to pay for it than to have his neighbours pay for it out of taxes, but there is a good argument the other way. You know, I am arguing I suppose what would roughly be called a sort of free enterprise argument and you are giving us, in the old fashioned way, what would have been called the socialist argument.

**Mr. Howe:** There are some times when they have to be worked out together, Mr. Pickersgill. You will admit that from 1958 until this

## [Interprétation]

**M. Pickersgill:** Cette réduction se fait au niveau des impôts, et non...

**M. Howe:** De la même façon, comme je vous l'ai dit, monsieur Pickersgill lorsque le présent projet de loi a été adopté, cette augmentation des taux de transport de marchandises a eu un effet marqué sur le coût de la vie dans notre pays à cette époque. C'est sûrement l'un des facteurs de hausse car tous les articles dont vous et moi se servent, sont touchés par un taux de transport de marchandises.

**M. Pickersgill:** Presque tout, en effet.

**M. Howe:** Oui, pratiquement chaque article. Quand vous avez adopté ce projet de loi, vous alliez faire une chose louable qui était de supprimer les subventions aux chemins de fer, mais vous avez aussi fait monter le coût de la vie à un point tel que notre pays ne peut pas le supporter. C'est l'un des facteurs qui à mon avis a eu un effet énorme sur le coût de la vie au Canada depuis que ce projet de loi en particulier est entré en vigueur.

**M. Pickersgill:** Je pense que nous pourrions débattre jusqu'au Jugement dernier la question de savoir quelle proportion de ces taux doit être payée par les impôts et quelle proportion devrait être payée par ceux qui utilisent les services de transports. A Ottawa, pour citer un cas qui ne dépend pas de ma juridiction, j'aurais dit, «Dieu merci», (ce qui ne m'aurait servi de rien car on pourrait me congédier pour si peu), j'ai appris que les services d'autobus, bien qu'ils aient augmenté leurs tarifs l'autre jour, ne sont pas rentables.

**M. Howe:** Tout le monde ne se sert pas des services d'autobus, mais tout le monde porte, mange ou utilise quelque article pour lequel on doit payer des taux de transport de marchandises.

**M. Pickersgill:** Oui, mais les gens utilisent les services à des taux différents. Je suis convaincu personnellement qu'il est préférable que ce soit la personne, qui fait usage d'un service, qui ait à en payer les frais, plutôt que ce soit son voisin qui paie ce service à même ses impôts. Toutefois, on peut très bien prétendre le contraire. J'essaie de faire valoir ici un argument en faveur de la libre entreprise, tandis que vous nous donnez, d'une façon un peu «vieux jeu», ce qu'on pourrait appeler un argument socialisant.

**M. Howe:** Monsieur Pickersgill, parfois il faut les faire valoir tous les deux à la fois. Vous reconnaîtrez que depuis 1958, jusqu'à ce

## [Text]

Bill came in, when the Freight Rates Reduction Act was in operation, there was very little increase in the freight rates and very little increase in the cost of living, but since this has happened and since this government came into power, the cost of living has just gone up by leaps and bounds until the country can hardly stand it. The cost of freight is one tremendous factor in the cost of living today and I feel that that \$14 million might be looked into one of these days and the Freight Rates Reduction Act put back into force in order to maintain the freight rates of this country at a decent level because I think this was bad, bad legislation in that regard.

## [Interpretation]

que ce projet de loi ait été adopté et lorsque la Loi sur la réduction du taux de transport des marchandises était en vigueur, il y a eu très peu d'augmentation de ces taux et très peu d'augmentation du coût de la vie. Mais depuis l'adoption du projet de loi en question et depuis l'avènement de votre parti au pouvoir, le coût de la vie a tellement augmenté que le pays ne pourrait pas supporter une augmentation de plus. Le coût du transport est vraiment un facteur important de la hausse du coût de la vie et on devrait étudier de plus près ces 14 millions de dollars, un jour ou l'autre. On devrait remettre en vigueur cette Loi sur la réduction des taux de transport de marchandises, afin de maintenir les frais de transport au Canada à un niveau satisfaisant, car à mon avis, l'adoption du projet de loi a été une mesure législative rétrograde.

**Mr. Pickersgill:** Mr. Howe, you should really make that speech to Mr. Benson...

**Mr. Howe:** I made it at the time this legislation was being discussed, Mr. Pickersgill, and it had no more effect then than it would have now as far as the government is concerned.

**The Chairman:** Are you through, Mr. Howe?

**Mr. Howe:** I am through, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Rock.

**Mr. Rock:** Yes, Mr. Chairman. Mr. Pickersgill, in your Vote 60, it says:

...The grants listed in the Estimates and contributions including an amount of \$20,000,000...

This is the Railway Grade Crossing Fund?

**Mr. Pickersgill:** Yes.

**Mr. Rock:** In Vote 60, Railway Grade Crossing Fund, you have a total amount of over \$43 million and in your explanation, you have \$20 million...

**Mr. Pickersgill:** I am sorry. I cannot quite hear you. I am kind of a deaf old man, you know.

**Mr. Rock:** I usually talk very loud, Mr. Pickersgill.

**Mr. Pickersgill:** Yes. I apologize. I should put this gadget on.

**Mr. Pickersgill:** Monsieur Howe, vous devriez vous adresser plutôt à M. Benson...

**Mr. Howe:** Je me suis adressé à lui lorsque le projet de loi était à l'étude, monsieur Pickersgill, mais le gouvernement n'a pas plus tenu compte de mon intervention qu'il ne le fait maintenant.

**Le président:** Avez-vous terminé, monsieur Howe?

**Mr. Howe:** Oui, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Rock.

**Mr. Rock:** Oui, monsieur le président. Monsieur Pickersgill, sous la rubrique du Crédit 60, on dit ce qui suit:

... Subventions inscrites au Budget et contributions y compris un montant de \$20,000,000...

Est-ce qu'il s'agit de la Caisse des passages à niveau?

**Mr. Pickersgill:** Oui.

**Mr. Rock:** Sous le Crédit 60, figure une somme totale de plus de 43 millions de dollars pour la Caisse des passages à niveau, mais dans votre explication, vous avez inscrit une somme de 20 millions de dollars...

**Mr. Pickersgill:** Je regrette, je ne vous entend pas. Je suis un peu sourd, hélas, vous savez.

**Mr. Rock:** D'habitude, je parle très fort, monsieur Pickersgill.

**Mr. Pickersgill:** Oui. Je vous demande pardon. Je devrais mettre ce petit appareil à mon oreille.

## [Texte]

**The Chairman:** Mr. Rock, will you go ahead with your question?

**Mr. Rock:** Yes. In Vote 60, in the explanation, you have an amount of \$20 million to be credited to the Railway Grade Crossing Fund. Is that actually close to 50 per cent of the \$43 million you have here for Vote 60? In other words, in Vote 60, is 50 per cent of it for the Railway Grade Crossing Fund?

**Mr. Pickersgill:** The amount that is going into the Railway Grade Crossing Fund is \$20 million.

**Mr. Rock:** Yes, but is that \$20 million from this amount of \$43 million provided here in your Estimates? For Vote 60, \$43,722,000.

**Mr. Pickersgill:** That is what it appears to me to say.

**Mr. Rock:** Yes, it appears so to me. In other words, in Vote 60 you have practically 50 per cent of it for the Railway Grade Crossing Fund. This is what I am...

**Mr. Pickersgill:** Pretty nearly, yes.

**Mr. Rock:** Yes. There has been an announcement lately in the House of Commons, through questions and answers by the Prime Minister, that any financial participation of the federal government in any projects in the provinces should in the future be announced by the provinces in advertising or something of that nature. What I would like to know is whether you people also will be obliged to force this issue with the provinces when you are dealing with their roads departments in granting them that \$500,000 maximum, or 80 per cent of, from the Railway Grade Crossing Fund for building overpasses or underpasses to eliminate level crossings. I would like to know whether this policy will also be applicable to you people.

**Mr. Pickersgill:** I wonder if you would mind asking the Minister of Transport that question.

**Mr. Rock:** Yes.

**Mr. Pickersgill:** You know, you should not try to involve me in politics.

**Mr. Rock:** Well, if it becomes a policy, Mr. Pickersgill, then automatically you are involved in that policy. What I want to know is that if that will be the policy of the government, would you have to follow that

## [Interprétation]

**Le président:** Veuillez poser votre question, monsieur Rock.

**Mr. Rock:** Oui. Au Crédit 60, dans les explications, il y a une somme de 20 millions de dollars à créditer à la Caisse des passages à niveau. Cette somme est-elle près de 50 p. 100 des 43 millions votés pour le Crédit 60? Autrement dit, est-ce que 50 p. 100 du Crédit 60 est consacré à la Caisse des passages à niveau?

**Mr. Pickersgill:** Nous avons accordé 20 millions de dollars à la Caisse des passages à niveau.

**Mr. Rock:** Oui, mais est-ce qu'il s'agit de 20 millions sur les 43 millions qui figurent ici dans vos Prévisions budgétaires? Le Crédit 60 s'élève à 43,722,000.

**Mr. Pickersgill:** Il me semble que c'est bien ce que ces chiffres indiquent.

**Mr. Rock:** Je partage votre opinion. Autrement dit dans le Crédit 60, il y a près de 50 p. 100 qui est alloué à la Caisse des passages à niveau. Voilà ce que je...

**Mr. Pickersgill:** A peu près 50 p. 100, en effet.

**Mr. Rock:** On a déclaré récemment à la Chambre des communes, à la suite des questions posées au Premier ministre, que toute participation financière du gouvernement fédéral, à quelque projet entrepris par les provinces, devrait, à l'avenir, être annoncée par les provinces, au moyen de la publicité autrement. Je voudrais savoir si vous serez tenu également à obliger les provinces à ce faire, lorsqu'il s'agira de vous occuper de leurs ministères de la Voirie en leur accordant des subventions de \$500,000 dollars au maximum, soit 80 p. 100 à la Caisse des passages à niveau, en vue de la construction des passages supérieurs ou inférieurs pour éliminer les passages à niveau. Je me demande si cette politique s'appliquera à vous aussi.

**Mr. Pickersgill:** Pourriez-vous poser la question au ministre des Transports.

**Mr. Rock:** Oui.

**Mr. Pickersgill:** Vous savez, vous ne devriez pas essayer de m'engager dans des débats sur la politique.

**Mr. Rock:** Eh bien, si c'est une question de politique, monsieur Pickersgill, alors automatiquement vous êtes appelé à appliquer cette politique. Si cette mesure devenait la politique adoptée par le gouvernement, seriez-vous

## [Text]

policy with the funds of the Railway Grade Crossing Fund?

**Mr. Pickersgill:** Whatever duty is imposed upon us, we will do.

**Mr. Rock:** The reason I am asking that question is because on the boundary between Dorval and Pointe Claire, you people last year provided, I think, \$1.6 million for that special case, and still the signs on the highway show \$4 million works without any federal participation.

I know that the opposition usually does not like the idea of the federal government participating in projects financially, but I think that the public of Canada should be provided this information. We do participate financially.

I would like to know, Mr. Pickersgill, if the reorganization of the Department of Transport will affect your agency in any way whatsoever.

• 1625

**Mr. Pickersgill:** I think probably the research division of our agency is now performing some functions that will, in future, be performed by the transport development agency to which the Minister referred in his announcement. We are having discussions about that at the present time. It will not, of course, affect any of our statutory obligations. It cannot, unless Parliament does something about it.

**Mr. Rock:** I understand from the Minister of Transport that the whole idea is co-ordination so that financial resources will not be wasted, which possibly has happened in the past. I do recall that this has happened in the past, and shamefully so, and I was very happy that he announced this.

I would like to know what part your agency would play in this reorganization, as far as co-ordination is concerned. What type of co-ordination do you have now with the Department itself? Are you solely a legal body handling something, with no contacts with the Department of Transport at all? Is there co-ordination right now?

**Mr. Pickersgill:** In the research field there is the closest possible co-operation and co-co-ordination.

**Mr. Rock:** I see. Thank you.

**The Chairman:** Mr. Forrestall.

## [Interpretation]

obligé de l'appliquer en ce qui concerne les fonds de la Caisse des passages à niveau?

**M. Pickersgill:** Quelle que soit la tâche qui nous incombe, nous l'accomplirons fidèlement.

**M. Rock:** La raison pour laquelle je pose cette question est la suivante. L'année dernière, sur la frontière entre Dorval et Pointe-Claire, votre gouvernement a fourni la somme de \$1,600,000 pour ce cas spécial. Malgré tout, sur les signaux routiers, on indique une somme de \$4 millions de dollars de travaux, sans participation fédérale.

Je sais que l'Opposition n'aime pas le fait que le gouvernement fédéral participe financièrement à des projets de construction, mais à mon avis, le public canadien devrait être tenu au courant de ce genre de choses. De fait, nous participons financièrement à ces projets.

J'aimerais savoir, monsieur Pickersgill, si par suite de la réorganisation du ministère des Transports, votre organisme sera affecté d'une façon ou d'une autre.

**M. Pickersgill:** Je crois que la Division des recherches de notre agence joue un rôle qui à l'avenir sera joué par l'Agence de développement des transports, dont le ministre a fait mention dans sa déclaration. Nous avons des entretiens à ce sujet à l'heure actuelle. Bien entendu, ce changement n'influencera nullement nos obligations statutaires, à moins, évidemment, que le Parlement ne s'en mêle.

**M. Rock:** D'après ce que m'a dit le ministre des Transports, en fait, il s'agit ici de coordination afin d'éviter le gaspillage de ressources financières, ce qui, peut-être s'est produit par le passé; je m'en souviens avec honte et je suis donc très heureux de la déclaration du ministre à ce sujet.

J'aimerais savoir quel rôle votre agence jouera en matière de coordination. Quelle genre de coordination avez-vous présentement avec le ministère? N'êtes-vous qu'un organisme juridique qui s'occupe d'une certaine question, sans aucun contact avec le ministère des Transports? Y a-t-il quelque coordination à l'heure actuelle?

**M. Pickersgill:** Dans le domaine de la recherche, nos fonctionnaires travaillent avec la collaboration et la coordination les meilleures possible.

**M. Rock:** Je vois. Merci.

**Le président:** Monsieur Forrestall.

[Texte]

**Mr. Forrestall:** I wonder, Mr. Chairman, if I could ask Mr. Pickersgill if he would care to elaborate on the article that appears in today's *Journal* as a result of hearings before the Standing Committee on Public Accounts yesterday, or the Standing Committee on Miscellaneous Estimates in any event, in which the question of the \$5,042,000 for wages and salaries listed under your Estimates fell a little bit short and there was a transfer of some funds, at least as the Canadian Press have it reported. It showed the Canadian Transport Commission has switched \$700,000 surplus in its payroll fund to subsidize private airlines. I wonder if you could explain to us how you were able to do that.

**Mr. Pickersgill:** I think perhaps the rules of Parliament will not allow me to do that because that was before the Committee yesterday, and I understand the item has been passed. I believe, from my recollections of the past, that it is against the rules to reopen in the same session something which Parliament has decided.

**An hon. Member:** May I interrupt? That rule has not been used since Mr. Pickersgill...

**Mr. Pickersgill:** Since I was in opposition?

**Mr. Forrestall:** Well, could I ask it this way then? That was why I asked it that way, that is, how you were able to do it, not why it was done or...

**Mr. Pickersgill:** I believe somebody in the House of Commons referred to it as a smart aleck answer in relation to something else.

I think your question is a quite sensible one. It so happens we could not get as many employees as we would have liked, particularly in our research division, because they are very scarce. We did have a little more money available than was required to pay the—I am not sure they were all salaries. They may have been some other expenditures.

These subsidies to air lines were in arrears. In the first year or two it took a long time to work them out and to get the auditing done. We grossly underspent the \$3 million that has been appropriated each year for these, and we thought it would be desirable, since

[Interprétation]

**M. Forrestall:** Monsieur le président, pourrais-je demander à M. Pickersgill de nous donner plus de détails en ce qui a trait à l'article publié dans le *Journal d'Ottawa* d'aujourd'hui, en ce qui concerne les délibérations du Comité permanent sur les Comptes publics, tenues hier, ou au sujet des délibérations du Comité permanent sur les Prévisions budgétaires. En tout cas, je veux parler des délibérations où on a soulevé la question de \$5,042,000, prévus pour les salaires et traitements dans vos Prévisions budgétaires. On me dit que vous avez été un peu à court d'argent et qu'on a dû transférer certains fonds; du moins c'est ce que la Presse canadienne a déclaré. On y rapportait que la Commission canadienne des transports a transféré un excédent de \$700,000 de ses fonds pour la liste de paie, en vue de subventionner des lignes aériennes privées. Pouvez-vous nous expliquer comment vous avez réalisé ce transfert de fonds?

**Mr. Pickersgill:** Je crois que les Règlements parlementaires ne me permettront pas de vous donner cette explication, car ce sujet était à l'étude hier et ce Crédit a été accepté. Si ma mémoire est bonne, il est à l'encontre des règlements, de remettre en question, au cours de la même session, une décision que le Parlement a prise.

**Une voix:** Puis-je vous interrompre? Ce Règlement n'a pas été utilisé depuis que M. Pickersgill...

**Mr. Pickersgill:** Depuis que j'étais dans les rangs de l'Opposition?

**Mr. Forrestall:** Puis-je vous demander alors, comment vous avez réussi à faire ce transfert de fonds? Je ne vous demande pas pourquoi vous l'avez fait ni...

**Mr. Pickersgill:** Quelqu'un à la Chambre des communes, en a parlé en disant que c'était là l'œuvre d'une personne rusée.

Votre question est très pertinente. Il est arrivé que nous ne pouvions pas obtenir autant d'employés que nous l'aurions voulu, notamment dans notre division de la recherche, car les chercheurs scientifiques se font plutôt rares. De fait, nous avions un peu plus d'argent que nécessaire pour payer les traitements. Je ne suis pas sûr si toutes ces sommes visaient des traitements; il se peut que cette somme comprenait d'autres dépenses.

Ces subventions aux lignes aériennes étaient pour payer des arrérages. Au cours des deux premières années, nous avons mis beaucoup de temps avant que ces subventions soient accordées et que la vérification soit faite. Nous n'avons pas dépensé en gros toute

## [Text]

they are now on a fairly current basis, to clear up the arrears for the year 1969 in this fiscal year, and then we would be on a current basis and we would try for 1970 to get everything cleared up.

The subsidies are paid on the calendar year. With that extra three months at the end, we could make them current, and it seemed to me that it would help the people to judge better how the money was being spent.

• 1630

**Mr. Forrestall:** Well I will not pursue it. You are not going to do it anymore, I understand.

**Mr. Pickersgill:** You can never tell. But I hope not. I hope we can keep them current.

**Mr. Howe:** A supplementary. Did you not say to me that you did not believe in subsidies at all, Mr. Pickersgill?

**Mr. Pickersgill:** I do not think I ever went quite that far. Perhaps you could say I believe in subsidies in water.

**Mr. Forrestall:** I wonder if we could come back to the question of national or domestic air line services. I have two or three questions and I must confess my ignorance.

What role does the Canadian Government Commission play in the granting of freedoms to external air lines or foreign air lines? Do you play any role in this at all or is this a matter of government negotiation?

**Mr. Pickersgill:** We have a committee of the Commission called the International Transport Policy Committee and, while it does deal with some maritime matters, its primary concern is with international air transport, a concern we share with the Department of External Affairs, the Department of Transport, and, increasingly, the Department of Industry, Trade and Commerce, because of the increased cargo handling, and sometimes other departments of the government where they are interested.

We have the prime responsibility for keeping the information, for preparing for the negotiations with foreign countries and for taking part in the negotiations. As a matter of fact I have taken part in one or two of them

## [Interpretation]

la somme de trois millions de dollars qui avait été donnée en subside pour chaque année et nous avons pensé qu'il serait souhaitable de régler les arriérés pour l'année 1969 au cours même de cette année financière, pour essayer de tout régler avant 1970.

Les subventions se paient suivant l'année civile. Comme nous avions ces trois mois de plus à la fin de l'année financière, il m'a semblé que cette façon de procéder permettrait au public de mieux juger de la façon dont cet argent avait été dépensé.

**M. Forrestall:** Je ne vais pas poursuivre cette question. Si je comprends bien, vous ne le ferez plus.

**M. Pickersgill:** On ne sait jamais. J'espère bien que non. J'espère que nous pourrons tenir à jour.

**M. Howe:** Une question complémentaire. Ne m'avez-vous pas dit que vous ne croyez pas à la nécessité d'accorder des subventions monsieur Pickersgill?

**M. Pickersgill:** Je ne suis jamais allé jusque là, je pense. Vous pourriez peut-être dire que je crois à la nécessité d'accorder des subventions pour le transport par voie fluviale.

**M. Forrestall:** Nous pourrions peut-être revenir à la question relative aux services de transport aérien nationaux ou au transport interne. J'ai deux ou trois questions à poser. Je ne m'y connais pas.

Quel rôle la Commission canadienne des transports joue-t-elle en ce qui concerne la liberté accordée aux lignes étrangères? Avez-vous un rôle à jouer dans ce domaine ou s'agit-il d'une question qui relève du gouvernement?

**M. Pickersgill:** Nous avons un comité de la Commission appelé le comité de la politique des transports internationaux, qui s'occupe de certaines questions maritimes, mais dont la principale préoccupation a trait au transport aérien international. C'est une préoccupation que partagent le ministère des Affaires extérieures, le ministère des Transports et, de plus en plus, le ministère de l'Industrie et du Commerce, à cause de l'importance croissante que revêt le transport des marchandises, ainsi que d'autres ministères qui peuvent s'y intéresser à l'occasion.

Notre première responsabilité consiste à obtenir des renseignements, à préparer les négociations à entreprendre avec les pays étrangers et à participer à ces négociations. Par exemple, j'ai pris part à des négociations

## [Texte]

myself, and I am going to take part in one again the week after next.

**Mr. Forrestall:** That was my understanding, but I wanted to be certain.

Might I ask you a general question? Are Canadian carriers getting closer to closing the eastern gap? The Canadian Pacific Air Lines Ltd. goes around this way and Air Canada goes that way? Are we getting closer to a truly global service?

**Mr. Pickersgill:** There is a very interesting development that has taken place. I did have, as Minister of Transport, something to do with negotiating the bilateral with the Soviet Union, and they have now opened Siberia which was totally closed to over flights. I do not know that they are allowing any foreign carriers to land anywhere in Siberia, but they are allowing over flights now. I think we will have to take a very hard look at what the Canadian interest would be in this, in any future discussions with the Soviet Union.

**Mr. Forrestall:** It is a matter of concern to your committee?

**Mr. Pickersgill:** I do not think flying just to show the Canadian flag is something I believe in. I think unless we are going to provide a service to Canadian people or an income to Canada, we do not want to fly anywhere.

**Mr. Forrestall:** There is an ever increasing concern about the Pacific rim...

**Mr. Pickersgill:** Right.

**Mr. Forrestall:** ...and Canadian interest in the Pacific...

**Mr. Pickersgill:** Right.

**Mr. Forrestall:** ...and what I am wondering is, are studies being carried out by the Canadian Transport Commission with a view to the extension of Air Canada's rights and facilities?

**Mr. Pickersgill:** The way we approach these things is to look at what the national interest would be first. There was a policy statement about the division of the world made by me some years ago. There have been some discussions about some changes in that, but that is not within our purview.

## [Interprétation]

moi-même une ou deux fois, en fait, je participerai encore une fois à des négociations qui auront lieu dans une quinzaine.

**Mr. Forrestall:** C'est ce que je pensais, mais je voulais m'en assurer.

Puis-je vous poser une question d'ordre général? Les transporteurs canadiens vont-ils bientôt fermer le circuit à l'Est? La *Canadian Pacific Air Lines Ltd.* exploite une route dans une direction et Air Canada en exploite une autre dans la direction inverse? Sommes-nous plus près d'assurer un service réellement global?

**Mr. Pickersgill:** Un développement fort intéressant s'est produit. En qualité de ministre des Transports, j'ai eu, en effet, quelque chose à faire dans la négociation de l'accord bilatéral intervenu avec l'Union soviétique. Ce pays a maintenant ouvert la Sibérie, qui était entièrement fermée aux survols. Je ne saurais dire si on permet à des transporteurs étrangers de s'y poser, mais en tout cas, on a permis le survol de la Sibérie. Dans toutes les discussions qui seront tenues à l'avenir avec l'Union soviétique, il faudra étudier cette question très attentivement en fonction de l'intérêt du Canada.

**Mr. Forrestall:** Il s'agit d'une question qui préoccupe votre comité sans doute?

**Mr. Pickersgill:** A mon avis, il ne s'agit pas de survoler une région uniquement pour exhiber le drapeau canadien. A moins de fournir un service pour les citoyens canadiens ou d'obtenir des revenus pour le Canada, nous ne voulons pas exploiter d'autres routes aériennes.

**Mr. Forrestall:** On s'inquiète de plus en plus de la région du Pacifique...

**Mr. Pickersgill:** Exact.

**Mr. Forrestall:** ...et des intérêts canadiens dans cette région...

**Mr. Pickersgill:** C'est exact.

**Mr. Forrestall:** ...et je me demande donc si la Commission canadienne des transports effectue en ce moment des études en vue d'étendre les droits d'Air Canada et ses installations?

**Mr. Pickersgill:** Notre façon d'aborder le problème consiste d'abord à étudier l'intérêt national. Il y a quelques années, j'ai moi-même fait une déclaration définissant la politique canadienne en matière de transport. Des discussions ont eu lieu en vue d'y apporter certains changements, mais cela n'entre pas dans nos attributions.

## [Text]

The allocation of external air routes is a matter for the government, except in one respect, that of the transborder lines that are under the exchange of notes, not under the bilateral with the United States. Nordair Limited, for example, came to us and they said they would like to fly to Pittsburg, and we were able to give them that authority without any reference to the government at all. Similarly, the American Civil Aeronautics Board has done it for Mohawk Airlines Inc. from Rochester into Toronto and from Burlington, I think it is, into Montreal, and there are one or two others, I think. But with those rather inconsiderable exceptions, the division between the two flag carriers is a matter for the government.

• 1635

**Mr. Forrestall:** A matter for the government?

**Mr. Pickersgill:** And we do what we are told.

**Mr. Forrestall:** Yes, but in effect you form part of a negotiating team and body?

**Mr. Pickersgill:** Oh yes, regardless of which flag carrier is going to fly.

**Mr. Forrestall:** Has government instructed the Canadian Transport Commission to keep a close watch on or prepare contingency plans in the light of the almost unbelievable situation that has developed in the last eighteen months in connection with the hijacking of international carriers, and particularly in recent months with the bombings in the Middle East area? Have you been asked to take a look at the regulations under the privileges granted by the licence in connection with this, with a view to contingency plans?

**Mr. Pickersgill:** Not only that, of course. We provide the representations, or at least a large part of the representations, where the government feels that the matter is one of continuing international concern. We and the Department of Transport and the Department of External Affairs are all very deeply involved in this. It really is one of the gravest, the most terrifying situations in the world today.

**Mr. Forrestall:** Are we getting close to an answer?

## [Interpretation]

La répartition des routes aériennes à l'extérieur du pays relève du gouvernement, sauf dans un cas, celui des routes qui traversent la frontière; celles-ci sont soumises à un accord bilatéral intervenu avec les États-Unis. En voici un exemple, la Nordair Limited est venue nous voir parce qu'elle voulait assurer un service à destination de Pittsburgh. Nous avons pu l'y autoriser sans recourir au gouvernement. De même, l'*American Civil Aeronautics Board* a accordé une autorisation semblable à la *Mohawk Airlines Inc.*, à partir de Rochester jusqu'à Toronto et de Burlington à Montréal, je pense, ainsi qu'une ou deux autres. Mais, sauf ces quelques rares exceptions, la répartition des services entre les deux transporteurs relève du gouvernement.

**Mr. Forrestall:** C'est une affaire qui relève du gouvernement?

**Mr. Pickersgill:** Et nous faisons ce qu'on nous dit de faire.

**Mr. Forrestall:** Mais, en fait, vous faites partie du groupe de négociateurs?

**Mr. Pickersgill:** En effet, quel que soit le transporteur.

**Mr. Forrestall:** Le gouvernement a-t-il demandé à la Commission canadienne des transports de surveiller étroitement les développements récents ou de préparer des mesures d'urgence à la lumière de la situation pour ainsi dire incroyable survenue au cours des 18 derniers mois par suite des actes de piraterie commis à bord des transporteurs internationaux et surtout, depuis quelques mois, avec les bombardements au Moyen-Orient? A ce propos, vous a-t-on demandé d'étudier les règlements en vertu desquels on délivre des permis accordant certains priviléges, en vue de préparer des mesures permettant de faire face aux imprévus?

**Mr. Pickersgill:** Pas seulement cela, naturellement. Nous présentons des instances, ou tout au moins une grande partie des instances, lorsqu'il s'agit de questions qui, de l'avis du gouvernement, suscitent toujours des inquiétudes sur le plan international. Notre Commission, le ministère des Transports, ainsi que le ministère des Affaires extérieures, nous sommes tous profondément engagés dans ces problèmes. En réalité, il s'agit d'une situation des plus graves et des plus terrifiantes qui existent à l'heure actuelle dans le monde.

**Mr. Forrestall:** Allons-nous bientôt résoudre ce problème?

## [Texte]

**Mr. Pickersgill:** I do not know. I wish I knew of an answer.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, maybe we can run through some of these questions fairly fast.

Regarding the duties and functions of your Commission under the Railway Act, and 15 (b) of the National Transportation Act in particular which says:

(b) undertake studies and research into the economic aspects of all modes of transport within, into or from Canada;

What research of this kind has been undertaken by the Canadian Transport Commission? Has the Commission really gone into this situation, or do you plan on going into it? Do you plan on having research facilities for this, or just what are your plans at this time?

**Mr. Pickersgill:** I have a feeling that a large part of this work we would hope to do within the Commission itself, but I do not think we can do it all. For example, we are doing a study of the possible expansion of air services outside Canada at the present time and it is mostly being done within our own resources. In order to do a really thorough job, however, we will probably have to get consultants.

**Mr. Skoberg:** I am not just thinking of air services, I am thinking of all modes of transport. I would hope that we really do have some research people for that purpose.

**Mr. Pickersgill:** I only wish we could find at least five times as many transportation economists and transportation technicians as we can at the moment. I was told just yesterday that a very bright young man who has given several years of service to us has been taken off by the World Bank to do something that I am sure is more glamorous than anything we have to do. But it is a loss to Canada just the same. We are trying to do all we can with the resources we can muster. I will say that, up to now, the money provided by Parliament has been as much as we could spend intelligently because of the shortage of manpower.

**Mr. Skoberg:** Do you have any qualms whatsoever about making these studies avail-

## [Interprétation]

**Mr. Pickersgill:** Je ne sais pas. J'aimerais bien connaître la réponse.

**Le président:** La parole est à M. Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, nous pourrions peut-être passer assez rapidement certaines de ces questions.

Au sujet des devoirs et fonctions de votre Commission aux termes de la Loi sur les chemins de fer, et, en particulier, de la Loi nationale sur les transports, qui stipule à l'article 15 b):

b) entreprendre des études et des recherches sur les aspects économiques de tous les moyens de transport à l'intérieur, à destination ou en provenance du Canada;

Quelle recherche de ce genre la Commission canadienne des transports a-t-elle entreprise? La Commission a-t-elle étudié cette situation à fond ou compte-t-elle le faire? Se propose-t-elle de recourir aux services de chercheurs pour accomplir ce travail, ou encore quels sont au juste ses projets en ce moment?

**Mr. Pickersgill:** J'estime qu'une grande partie de ce travail devrait être fait au sein même de la commission; mais nous ne pourrons pas tout faire je pense. Par exemple, nous étudions en ce moment la possibilité d'étendre les services aériens à l'extérieur du Canada et, en grande partie, nous réalisons cette étude dans le cadre de nos propres ressources. Mais pour accomplir un travail vraiment sérieux, il faudra probablement avoir recours aux services de consultants.

**Mr. Skoberg:** Je ne pense pas simplement au transport aérien, je pense à tous les moyens de transport. J'espère que nous avons de vrais chercheurs dans ce domaine.

**Mr. Pickersgill:** Je souhaite seulement que nous puissions trouver au moins cinq fois plus d'économistes et de techniciens en matière de transport que nous pouvons en recruter en ce moment. Justement, j'ai appris hier qu'un jeune homme brillant qui nous a donné plusieurs années de service, a été engagé par la Banque mondiale pour exécuter un travail plus intéressant, j'en suis sûr, que tout ce que nous avons à faire. Mais, c'est tout de même une perte pour le Canada. Nous essayons de faire l'impossible avec les ressources dont nous disposons. Je tiens à dire que jusqu'à maintenant, les sommes d'argent que nous a fournies le Parlement nous ont permis de dépenser autant que nous pouvions le faire intelligemment; mais, malheureusement, il y a pénurie de main-d'œuvre.

**Mr. Skoberg:** Une fois ces études terminées auriez-vous quelque inquiétude à les mettre à

## [Text]

able to the Members of Parliament when they are completed? We have had quite a little go on that.

**Mr. Pickersgill:** You have a motion on paper and I do not want to anticipate a decision of Parliament or try to substitute myself for Parliament.

• 1640

I have thought a lot about this question over the years. I have been on both sides of the House, you know, as well as outside it, so I have looked at it from a number of angles. My general impression is that any study, unless it contained information that one undertook to keep confidential, that is of general interest should be made available if at all possible, but sometimes there are circumstances when it is not possible to get people to express their honest opinions about things. I think you have to look at these things from the point of view of the general good, but in general I am all for making them public.

## [Interpretation]

la disposition des députés? Nous nous sommes quelque peu attaqués à cette question.

**M. Pickersgill:** Vous avez inscrit une motion au Feuilleton, je ne voudrais pas anticiper sur la décision du Parlement ou tenter de me substituer au Parlement.

J'ai beaucoup songé à cette question au cours des ans. J'ai été des deux côtés de la Chambre, vous le savez, ainsi qu'à l'extérieur de la Chambre, et j'ai étudié le problème sous divers angles. Mon impression générale est la suivante: C'est que toute étude qui comprend des renseignements que l'on peut obtenir seulement à condition de s'engager à les garder confidentiels, toute étude, donc, qui est d'intérêt général, devrait être rendue publique aussitôt que possible, mais il y a certains cas où il est impossible d'obtenir des gens une opinion franche au sujet de certaines choses. Il faut donc considérer ces choses, me semble-t-il, du point de vue du bien général, mais en tout cas, je suis tout à fait d'accord pour publier ces rapports.

**Mr. Skoberg:** I realize that we are a fairly young nation and we had better do some research before it is too late, or we will have to reverse ourselves in another 10 or 20 years.

In your annual report under the Railway Safety Program I was quite pleased to see a paragraph or two to the effect that the Commission no doubt appreciates the fact that even with advanced technology railway safety is something to be concerned about, and this is something you are doing. In fact, I was quite pleased to hear that your Commission is looking into the entire area of safety. However, I was wondering, with the curtailment and cutbacks in manpower forces, track maintenance, inspections, and all the rest of it, what type of an investigation you plan to conduct into these particular instances and also, once again, about the over-all program of railway track safety.

**Mr. Pickersgill:** If the other members of the committee do not object, I would like to say that we have appreciated the interest you have taken in this matter and the number of representations which you have made to us. Our inspectors are on the spot at the earliest possible moment after any difficulty appears. You probably know a lot more than I do about the technicalities of this, but we also do a great deal of inspecting. In one or two cases we have been concerned that the number of places where these inspections were being done was being reduced too rapidly and, as

**M. Skoberg:** Évidemment, le Canada est un pays jeune. Il faut faire des recherches avant qu'il ne soit trop tard, sinon, il faudra faire marche arrière dans 10 ou 20 ans. Dans votre rapport annuel, au chapitre du Programme de sécurité routière, j'ai vu avec un vif plaisir un ou deux paragraphes selon lesquels la Commission constate que même avec le progrès technologique, il faut s'intéresser à la sécurité routière, et c'est ce que vous faites. En fait, je suis bien content d'apprendre que votre Commission s'occupe de tout le domaine de la sécurité. Toutefois, je me demande, compte tenu des restrictions, de la réduction de la main-d'œuvre, du personnel affecté à l'entretien des voies ferrées et à l'inspection, quel type d'enquête comptez-vous mener dans ces cas particuliers et aussi, quel programme d'ensemble comptez-vous faire exécuter pour assurer la sécurité ferroviaire?

**M. Pickersgill:** Si les autres membres du Comité ne s'y opposent pas, je voudrais dire que nous avons été fort heureux de constater que vous avez manifesté de l'intérêt pour cette question et que vous nous avez présenté un certain nombre d'instances. Aussitôt que possible nos inspecteurs se rendent sur place dès que des difficultés surgissent. Vous connaissez probablement beaucoup mieux que moi les problèmes techniques qui se posent. Mais nous faisons aussi beaucoup d'inspections. Dans un ou deux cas, nous nous sommes inquiétés de la réduction trop rapide

## [Texte]

you know, we have decelerated some of these processes. We are trying to be just as active as we can in all the regular inspections and in our investigation of even the most minor difficulties.

**Mr. Skoberg:** My point, Mr. Pickersgill, is that you have said here:

The Commission has undertaken a special program to identify these problems and determine methods of solving them.

**Mr. Pickersgill:** That is right.

**Mr. Skoberg:** I was wondering if you had set up a special program on this within the Commission.

**Mr. Pickersgill:** One of the Commissioners is devoting a very large part of his time to doing this, and one of the employees of the Commission who retired last year has been engaged as a consultant in this connection and he is spending his full time on this work.

**Mr. Skoberg:** Has he set up a firm of consultants.

**Mr. Pickersgill:** No, he is just doing it on his own. He retired because of age. There are not too many people, you know, who are competent to do this. He is in very good physical and mental health and we thought it was a good way to use his services and to get on with this job.

**Mr. Skoberg:** I would like to turn to another area, Mr. Chairman. Mr. Pickersgill, I have been in communicaton with your Commission with respect to the Uniform Code of Operating Rules and the bulletins which are being issued by the railway companies to change the intent of the rules. Does the Commission believe that it is proper for any railway company, either by a bulletin or a train order, to make a change in the Uniform Code of Operating Rules?

**Mr. Pickersgill:** I think the Secretary has informed himself on this point and I will let him answer.

**Mr. Arbique:** You were kind enough to indicate to me before the lunch hour that you were going to ask this question.

**Mr. Skoberg:** A letter will be coming to you on it.

## [Interprétation]

du nombre de postes d'inspection, comme vous le savez, je pense, nous avons freiné certains de ces procédés. Nous cherchons à être aussi actifs que nous le pouvons en ce qui concerne les inspections régulières et les enquêtes spéciales, même lorsqu'il s'agit des plus petites difficultés.

**M. Skoberg:** Voici le point que je veux faire ressortir, monsieur Pickersgill. Vous avez dit ici:

La Commission a entrepris un programme spécial pour identifier ces problèmes et trouver les méthodes propres à les résoudre.

**M. Pickersgill:** C'est exact.

**M. Skoberg:** Je me demande si vous avez établi un programme à cette fin, à l'intérieur de la Commission.

**M. Pickersgill:** Un des Commissaires consacre beaucoup de son temps à ce programme spécial et un des employés de la Commission, qui a pris sa retraite l'an dernier, a été engagé comme conseiller et consacre tout son temps à ce travail.

**M. Skoberg:** A-t-il fondé une société de conseils?

**M. Pickersgill:** Non, il exécute ce travail pour son propre compte. Il avait atteint l'âge de la retraite. Or, comme vous le savez, il n'y a pas tellement de gens compétents dans ce domaine. Il jouit d'une excellente santé physique et mentale. Nous avons pensé que c'était un bon moyen d'obtenir ses services et de poursuivre cette tâche.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, je voudrais passer à un autre domaine. Monsieur Pickersgill, je suis entré en rapport avec votre Commission au sujet du Code uniforme des règles d'exploitation et des bulletins publiés par les compagnies de chemins de fer pour modifier l'esprit de ces règles. De l'avis de la commission, convient-il à une compagnie de chemin de fer de modifier, soit par un bulletin, soit par une ordonnance d'exploitation le Code uniforme du Règlement d'exploitation.

**M. Pickersgill:** Le secrétaire s'est renseigné sur ce point et il va répondre à votre question.

**M. Arbique:** Vous avez eu l'obligeance de me faire tenir avant le déjeuner un préavis de votre question.

**M. Skoberg:** Vous allez recevoir une lettre à ce sujet.

[Text]  
• 1645

**Mr. Arbique:** Yes. Very generally, the answer is that any modification of a rule that makes it more restrictive than it is set out in the Uniform Code of Operating Rules does not require a Committee order. However, you have a specific case in mind and if I may just take a minute, I will deal with that. I think the one that concerns you has to do with the amendment to the flagging rules in the CTC in block-system territories. We approved the request by the CPR to amend these rules in these territories on the basis of our understanding—which was an incorrect understanding—that it had been in practice for some years by the CN. After digging around we found that it only applied in the CTC and that the CN was only practising it there. The CN also had ideas then of extending it, as CP proposed to do, and so the Railway Transport Committee had the CN and CP people in and the CP people were told to withdraw the bulletin, and it is our understanding that the bulletin has been withdrawn.

**Mr. Skoberg:** They have now put out a train order, but it reads the same. In any event, we will deal with that a little later. You are suggesting that any move to make the Uniform Code of Operating Rules more restrictive does not require a Committee order. Who actually met and came up with the Uniform Code of Operating Rules?

**Mr. Arbique:** It was the unions, management and the Board of Transport Commissioners.

**Mr. Skoberg:** Then who will determine whether the rule is less restrictive or more restrictive if you do not go back to the same tribunal as before? What right does the union have to say that they will implement a change in the Uniform Code of Operating Rules? What right does the Commission have to do the same thing? Also, what right does a railway company have to change any Uniform Code of Operating Rule that was set up by a tribunal?

**Mr. Arbique:** I do not know. I suppose it may be in the agreement that covered the definition of the rules in the very first place, the agreement between the three bodies. There may be something in there, I do not know. I am afraid I am off that.

**Mr. Pickersgill:** We will enquire further into that and give you an answer.

[Interpretation]

**M. Arbique:** Bien. Voici la réponse. De façon générale, toute modification d'une règle la rendant plus restrictive que ne le prévoyait le Code uniforme des Règles d'exploitation n'exige aucun ordre du Comité. Mais puisque vous avez un cas précis à l'esprit, je pourrais peut-être y répondre à ce moment-ci. Il s'agit, je pense, de la modification apportée à la règle visant la transmission des signaux au moyen de fanions dans les zones de cantonnement. Nous avons approuvé la demande du CPR de modifier les règlements dans ces zones en pensant—à tort—que le CN utilisait cette méthode depuis un certain nombre d'années. Après avoir fait bien des recherches, nous avons découvert que cette pratique s'appliquait seulement à la Commission canadienne des transports. Comme le CN et le CP se proposaient d'étendre cette pratique, le Comité des transports ferroviaires a réuni les représentants des deux compagnies et le CP a été sommé de retirer ce bulletin. Nous croyons donc que ce bulletin a été retiré.

**M. Skoberg:** Mais il a émis un ordre destiné aux trains dont la teneur est la même que celle du bulletin. Nous y reviendrons un peu plus tard. Vous dites que toute initiative en vue de rendre le Code uniforme des Règles d'exploitation plus restrictif, n'exige pas un ordre du Comité. Mais qui, en fait, s'est réuni et qui a proposé le Code uniforme du Règlement d'exploitation ?

**M. Arbique:** Ce sont les syndicats, la direction et la Commission des transports du Canada.

**M. Skoberg:** Alors, qui va décider si le Règlement est plus ou moins restrictif si vous ne retournez pas devant le même tribunal? De quel droit le syndicat peut-il dire qu'il va mettre en œuvre une modification apportée au Code uniforme des Règles d'exploitation? De quel droit la Commission peut-elle en dire autant que le syndicat? De quel droit une compagnie de chemin de fer peut-elle modifier tout Code uniforme des Règles d'exploitation établi par un tribunal?

**M. Arbique:** Je n'en sais rien. Cela fait peut-être partie de l'accord qui comprenait la définition des règles, c'est-à-dire l'accord tripartite. Je ne sais pas, je crains de ne pouvoir répondre à cette question.

**M. Pickersgill:** Nous allons mieux nous renseigner là-dessus et nous vous fournirons une réponse.

## [Texte]

**Mr. Skoberg:** Presumably we will hear from you on that. I would now like to go on to another point.

In regard to discontinuance and, of course, to the other expression, "adjustment of service" in passenger setups, I fail to understand why, if a railway company takes off a particular passenger train, it is either called discontinuance or adjustment of service. This is the explanation that I received from the Commission, and I appreciate their supplying it to me, but when this matter was before you you used the term "discontinuance" with reference to Trains 5 and 6, and you said:

The CN has not applied to discontinue these two trains under Section 3141 of the Railway Act. As you know, discontinuance of a passenger train service must be applied for and approved under the terms of that Section. Under Section 315, however, it is within the competence of railway management to adjust the service it offers provided this remains within the limits the Commission has declared should be maintained in the public interest.

If the Commission does not investigate the adjustment of the service, then how can you possibly determine whether it is in the public interest or not?

**Mr. Pickersgill:** I think I can answer that question very easily. An order was made which dealt with all the passenger services on the Canadian National and the Canadian Pacific which was set out in the press release dated September 22 and every one of these passenger services was defined and none of them, as defined, can be discontinued without an application. If you do not have a copy of it, you ought to have one. I will send one to you. If there is only one train between two points, then it is the service and it cannot be discontinued, but if there are several frequencies the railway on its own can reduce its service to the points specified in this order as a management decision, but it is always subject to their satisfying us that they are taking care of the traffic.

• 1650

**Mr. Skoberg:** How can you be satisfied if there are not public hearings to determine the demand and requirements of that service?

**Mr. Pickersgill:** We do not determine Air Canada schedules. We do not determine any

## [Interprétation]

**M. Skoberg:** Nous recevrons probablement de vos nouvelles à ce sujet. Je voudrais maintenant passer à un autre point.

Pour ce qui est de l'abandon et de cette autre expression «l'ajustement des services», en ce qui concerne le service-voyageurs, je ne comprends pas pourquoi on appelle suppression, ou ajustement de service, le fait qu'une compagnie de chemin de fer abandonne un train. C'est l'explication que j'ai eue de la Commission à qui je sais gré de me l'avoir donnée, mais lorsque vous avez été saisi de cette question, vous avez utilisé l'expression «abandon» en parlant des trains 5 et 6. Vous avez dit:

Le CN n'a pas demandé d'abandonner le service de ces deux trains en vertu de l'article 3141 de la loi sur les chemins de fer. Comme vous le savez, il faut qu'une demande soit présentée et approuvée aux termes de cet article avant d'abandonner un service-voyageurs. Toutefois, en vertu de l'article 315, la direction du chemin de fer peut ajuster le service offert, pourvu que celui-ci reste dans les limites déclarées par la Commission comme devant être maintenu dans l'intérêt public.

Si la commission n'enquête pas sur l'ajustement du service, comment pouvez-vous dire alors qu'il s'agit, oui ou non, de l'intérêt public?

**M. Pickersgill:** Je puis répondre à cette question très facilement. Une ordonnance a été rendue traitant de tous les services-voyageurs du CP et du CN, laquelle a été annoncée, dans un communiqué daté du 22 septembre où tous ces services-voyageurs étaient définis; or aucun de ces services ainsi définis ne peut être discontinué sans demande préalable. Si vous n'avez pas de copie de ce communiqué, vous devriez en avoir une. Je vais vous en envoyer une. S'il n'y a qu'un seul train entre deux points, alors, c'est le service qui ne peut être supprimé, mais, s'il y a plusieurs fréquences, la compagnie de chemin de fer peut, de son propre chef, réduire son service aux points précis indiqués dans l'ordonnance, comme une décision de l'administration, mais une décision toujours assujettie à notre satisfaction en ce sens que la compagnie s'occupe du trafic.

**M. Skoberg:** Comment pouvez-vous être satisfait s'il n'y a pas d'audiences publiques vous permettant de déterminer la demande et les exigences de ce service?

**M. Pickersgill:** Nous ne déterminons pas les horaires d'Air Canada, ni les autres.

## [Text]

other schedules. We are saying that they cannot discontinue passenger service. We are not saying that they have to run this many trains or that many trains. That would simply be to substitute ourselves for the railways.

**Mr. Skoberg:** I thought the purpose of the Commission really was to find out whether the public was being adequately served.

**Mr. Pickersgill:** You find that out very fast if a few people are left behind.

**Mr. Skoberg:** Yes, sir, you had better believe it. Just one question on the uniform code of operating rules. I believe last year, Mr. Pickersgill, we had some discussion on the Great Slave Lake railway operation which has now been turned over the CNR. Could you tell me whether or not there is now an operational order issued for that line of railway? Before it was a construction order and they were able to get around it at that particular time.

**Mr. Pickersgill:** That was the Hinton one they were talking about.

**Mr. Skoberg:** No, it was Great Slave: it has been turned over the CN now.

**Mr. Pickersgill:** I would not like to hazard an answer to that question but I will check the records.

**Mr. Skoberg:** While you are checking, if you will answer, which you have been gracious enough to do in past by memoranda, whether or not the entire uniform code of operating rules is enforceable on that section of line and whether or not they are applicable in its entirety because this is most important to a lot of people.

**Mr. Turner (London East):** Mr. Chairman, how much money is left in the grade crossing fund right now?

**Mr. Pickersgill:** Mr. Marks keeps the books and can answer that a lot better than I can.

**Mr. L. L. Marks (Financial Adviser, Canadian Transport Commission):** The actual balance in the fund as of today is \$100.

**Mr. Turner (London East):** In 1970 you will add \$20 million to this. Is this right?

**Mr. Marks:** That is correct.

**Mr. Turner (London East):** Now if a city annexes property which was formerly part of

## [Interpretation]

Nous disons qu'on ne peut abandonner le service-voyageurs. Nous ne disons pas qu'il faut avoir tant de trains par jour; ce serait tout simplement nous substituer aux compagnies de chemins de fer.

**Mr. Skoberg:** Même si le but de la Commission est réellement de trouver si les voyageurs sont bien servis.

**Mr. Pickersgill:** Vous le trouverez sans peine si quelques personnes sont laissées derrière.

**Mr. Skoberg:** En effet, monsieur, mieux vaut le croire. Juste une question au sujet du Code uniforme du Règlement d'exploitation. L'an dernier, monsieur Pickersgill, nous avons eu, je pense, certaines discussions au sujet de l'exploitation du chemin de fer du Lac des Esclaves qui est passé au CN. Pouvez-vous me dire si, oui ou non, une ordonnance d'exploitation a été émise pour cette ligne de chemin de fer? Avant cela, une ordonnance de construction avait été émise, mais on avait réussi à la contourner.

**Mr. Pickersgill:** Il s'agissait alors de la ligne Hinton.

**Mr. Skoberg:** Pardon, mais il s'agissait de la ligne du Lac des Esclaves. Elle a été transférée au CN.

**Mr. Pickersgill:** Je ne voudrais me hasarder à répondre à cette question, mais je vais vérifier les dossiers.

**Mr. Skoberg:** Naguère, vous avez eu l'obligeance de nous répondre au moyen de mémoire, or, tandis que vous vérifiez les dossiers, pourriez-vous nous dire si, oui ou non, le Code uniforme des Règles d'exploitation est applicable sur ce tronçon de ligne ou sur toute la ligne, car cette question revêt une très grande importance pour beaucoup de gens.

**Mr. Turner (London-Est):** Monsieur le président, quel montant reste-t-il en ce moment dans le Fonds des passages à niveau?

**Mr. Pickersgill:** M. Marks tient les livres et il peut répondre à cette question beaucoup mieux que je pourrais le faire.

**M. L. L. Marks (Conseiller financier, Commission canadienne des transports):** Le solde du Fonds s'établit aujourd'hui à \$100.

**Mr. Turner (London-Est):** En 1970, vous allez y ajouter 20 millions de dollars, n'est-ce pas?

**Mr. Marks:** C'est exact.

**Mr. Turner (London-Est):** Si une ville annexe une propriété qui, autrefois, faisait

## [Texte]

a county and wishes to widen some of the old county roads, how do you break down the cost of repairing the railway crossings to the new width of the new highway or road?

**Mr. Pickersgill:** Perhaps I could get an answer to that because I would really rather ask the experts.

**Mr. Turner (London East):** In other words, you do not get any funds from the railway crossing.

**Mr. Pickersgill:** I cannot answer it offhand but I will get an answer.

**Mr. Turner (London East):** Thank you. How many railway inspectors do you have on your staff in Canada—locomotive inspectors who check cars and things like this?

**Mr. Pickersgill:** Again we would have to get an answer to that.

**Mr. Turner (London East):** I believe they work in districts. Right?

**Mr. Pickersgill:** That is correct.

**Mr. Turner (London East):** Now how many hours per week do these inspectors work?

**Mr. Pickersgill:** I think that I should plead the first amendment on this thing and find out.

**Mr. Turner (London East):** Well do they work a 40-hour week and do you pay them overtime along with everything else?

**Mr. Pickersgill:** The Secretary tells me, no.

**Mr. Turner (London East):** Well, they do not receive overtime. Are they on a monthly salary and expenses?

**Mr. Arbique:** They are on annual salaries and expenses.

**Mr. Turner (London East):** Like railway men, they could work 80 or 90 hours a week?

**Mr. Arbique:** It is possible. They work very long hours. They do not work 80 or 90 hours a week but they do work very, very long hours. This is quite a problem with us incidentally. I might say that this is a problem that we have with Treasury Board over the classifications and the pay of these individuals because we do feel that the hours of employment that are exacted of them are reflected in the fact that

## [Interprétation]

partie d'un comté, et si elle veut élargir les anciennes routes du comté, comment pouvez-vous faire l'éventail des coûts qu'entraîne la réparation des passages à niveau?

**M. Pickersgill:** Je pourrais peut-être obtenir une réponse à cette question mais je préfère m'en remettre aux experts.

**M. Turner (London-Est):** Autrement dit, vous n'avez aucun revenu des passages à niveau?

**M. Pickersgill:** Je ne puis répondre de mémoire, mais je vais obtenir une réponse.

**M. Turner (London-Est):** Je vous remercie. Combien d'inspecteurs de chemin de fer avez-vous dans votre personnel—inspecteurs de locomotives ainsi que de wagons?

**M. Pickersgill:** Encore une fois, il faudra obtenir une réponse à cette question.

**M. Turner (London-Est):** Je pense qu'ils travaillent dans des districts. Est-ce vrai?

**M. Pickersgill:** C'est juste.

**M. Turner (London-Est):** Pendant combien d'heures par semaine ces inspecteurs travaillent-ils?

**M. Pickersgill:** Je devrais invoquer le premier amendement à ce sujet, je pense, et aller aux renseignements.

**M. Turner (London-Est):** Travaillent-ils 40 heures par semaine et payez-vous aussi les heures supplémentaires de travail?

**M. Pickersgill:** Le secrétaire me dit que non.

**M. Turner (London-Est):** Donc ils ne touchent pas de supplément de paie pour le surtemps. Ont-ils un traitement mensuel et des dépenses payées en plus?

**M. Arbique:** Ils ont un traitement annuel et les dépenses sont payées en surplus.

**M. Turner (London-Est):** Comme les cheminots, ils peuvent travailler de 80 à 90 heures par semaine?

**M. Arbique:** C'est possible. Ils travaillent de très longues heures. Ils ne travaillent pas 80 ou 90 heures par semaine, mais ce sont de très longues heures de travail. Soit dit en passant, c'est un problème réel qui se pose pour nous. Je pourrais dire que c'est un problème qui se pose pour nous en face du Conseil du Trésor en ce qui concerne la classification et le traitement de ces personnes, car à

## [Text]

we have a great deal of difficulty recruiting them.

## [Interpretation]

notre avis, les heures de travail que nous exigeons d'eux se traduisent par le fait que nous avons beaucoup de difficultés à les recruter.

**Mr. Turner (London East):** How are they classified now regarding other department in the government?

**M. Turner (London-Est):** Comment sont-ils classifiés maintenant par rapport aux autres ministères de l'État?

**Mr. Arbique:** I am afraid I cannot answer that but I can get you the answer.

**M. Arbique:** Je crains de ne pouvoir répondre à cette question, mais je puis vous obtenir la réponse.

**Mr. Turner (London East):** Thank you.

**M. Turner (London-Est):** Je vous remercie.

**The Chairman:** Mr. Corbin.

**Le président:** Monsieur Corbin.

**Mr. Corbin:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask the witness, what is the role of the Canadian Transport Commission in the formulation of a national transportation policy? What is your role and function in that respect?

**M. Corbin:** Je vous remercie, monsieur le président. Je voudrais demander au témoin quel rôle joue la Commission canadienne des transports dans la formulation d'une politique nationale des transports. A cet égard, quel rôle jouez-vous, monsieur Pickersgill, et quelles fonctions devez-vous remplir?

• 1655

**Mr. Pickersgill:** Well, I do not think that it is very easy for me to give an answer to that question because through our research division we are attempting to provide information and knowledge which will enable the government to have an intelligent policy and to make a contribution to it. I know when I was Minister of Transport I thought it was my job to formulate a national transportation policy. I am not Minister of Transport any more and I do not think it is primarily my responsibility any more but I think it is my duty to help the Minister.

**M. Pickersgill:** Il n'est guère facile, pour moi, de répondre à cette question, parce que dans notre division de recherches, nous essayons d'obtenir le plus de renseignements possibles et les connaissances qui permettront au gouvernement d'avoir une politique intelligente et d'y fournir un apport sérieux. Lorsque j'étais ministre des Transports, j'estimais qu'il était de mon devoir de formuler une politique nationale en matière de transports. Je ne suis plus ministre des Transports et ce n'est plus ma responsabilité de le faire, je pense, mais je crois qu'il est de mon devoir d'aider le ministre.

**Mr. Corkin:** How much responsibility do you have in that respect? This is what I am trying to determine. You have more ability in escaping the question than in answering it, with due respect.

**M. Corbin:** A cet égard, quel est votre degré de responsabilité? C'est ce que je cherche à savoir. Vous êtes plus habile, monsieur, à éluder la question qu'à y répondre, sauf votre respect.

**Mr. Pickersgill:** That may have something to do with the question, Mr. Corbin. I think that we are trying through our research to find any elements we can think will contribute to the improvement of transportation making it more economical, more efficient or more adequate. We try to foresee some problems not just look at the problems after they arise.

**M. Pickersgill:** Cela tient peut-être à la question, monsieur Corbin. Nous essayons, grâce à nos recherches, de trouver tous les éléments qui, à notre avis, peuvent contribuer à l'amélioration du système de transport de façon à le rendre plus rentable et plus efficace. Nous essayons de prévoir certains problèmes et non pas seulement de les examiner une fois qu'ils se sont posés.

**Mr. Corbin:** I think you will understand our position here. As members of Parliament we are trying to approve credits to give you money to enable you to do serious research along this line. Do you feel that you are getting what you need or that you could use more to do more serious research?

**M. Corbin:** Vous allez comprendre notre position, je pense. En qualité de membres du Parlement, nous essayons d'approuver les crédits qui vont vous fournir les sommes d'argent nécessaires pour vous permettre d'effectuer des recherches sérieuses dans ce sens. Estimez-vous que vous obtenez ce dont vous avez besoin ou que vous pourriez dépenser

[Texte]

**Mr. Pickersgill:** I would like to believe that we could use more money but I think the real shortage is not money but manpower.

**Mr. Corbin:** Expertise?

**Mr. Pickersgill:** There is no use getting money and hiring second-rate or third-rate people. If you cannot get good people you had better leave the money in the treasury to my thinking.

**Mr. Corbin:** What is your problem in getting expertise in this field?

**Mr. Pickersgill:** Unfortunately the universities of Canada train all sorts of other experts but they train very few transportation experts and very few transportation economists. There is a tremendous demand for them and if I were a young fellow I think I would go in for it.

**Mr. Corbin:** I would like to suggest that you are in a position to suggest to the universities to take a serious look at this.

**Mr. Pickersgill:** We have done so. We have been to every university in the country. I have written personally to the head of every university. We offer \$300,000 worth of fellowships for this kind of work and we are trying in several of the universities where they have already got a certain amount of expertise to co-ordinate it and to give help to the universities in doing this because we think it is a very urgent national need.

**Mr. Corbin:** I certainly agree with you and at the rate things are going right now I doubt very much if we will be able to recruit enough good heads to save the situation; the depreciation, for one thing, of passenger train service as I have told you many times before.

I thought, Mr. Chairman, the witness did some pretty fancy stepping when it came to explaining the difference between discontinuance and adjustment of service as it pertains to the Act. Perhaps it is my brain that is a little too thick to understand the difference.

However, would you consider the disappearance of sleepers, dining cars, parlour cars on the passenger train the complete reshuffle of this schedule as a discontinuance or an adjustment?

[Interprétation]

plus pour effectuer des recherches plus sérieuses?

**M. Pickersgill:** J'aimerais croire que nous pourrions dépenser plus d'argent, mais ce qui manque vraiment ce n'est pas l'argent, mais la main-d'œuvre.

**M. Corbin:** Des spécialistes?

**M. Pickersgill:** Il ne sert à rien d'obtenir de l'argent et d'embaucher des gens de second ou de troisième ordre. A mon avis, s'il est impossible de recruter du personnel compétent, mieux vaut laisser l'argent dans le Trésor public.

**M. Corbin:** Vous avez du mal à obtenir des experts en ce domaine?

**M. Pickersgill:** Malheureusement, les universités canadiennes forment toutes sortes de spécialistes, mais bien peu dans le domaine des transports et bien peu d'économistes dans ce domaine. Par contre, la demande est très forte. Si j'étais jeune, je me lancerais, je crois, dans cette carrière.

**M. Corbin:** Puis-je dire que vous êtes en mesure de suggérer aux universités d'examiner ce problème à fond.

**M. Pickersgill:** Nous l'avons fait. Nous sommes allés dans toutes les universités du pays. Je me suis adressé au directeur de chaque université. Nous avons offert pour ce genre de travail des bourses d'étude d'une valeur de \$300,000. Nous essayons dans de nombreuses universités où il y a déjà un certain nombre d'experts, d'obtenir une certaine coordination de façon à aider les universités à faire ce genre de travail car, à notre avis, le besoin est pressant au Canada.

**M. Corbin:** Je suis d'accord avec vous, car à la façon dont les choses marchent en ce moment, je doute beaucoup que nous puissions recruter suffisamment d'esprits sains pour sauver la situation. Comme je vous l'ai déjà dit maintes fois, le service-voyageurs se détériore, il faudrait le sauver.

Monsieur le président, le témoin a vraiment pris des risques lorsqu'il nous a expliqué la différence entre l'abandon et l'ajustement du service, par rapport à la loi. Peut-être que j'ai l'esprit un peu trop lourd pour comprendre la différence. Pour vous, la disparition des couchettes, des wagons-restaurants, des wagons-salons à bord du train de voyageurs, la modification complète des horaires, constituent-elles un abandon ou un ajustement?

[Text]

- 1700

**Mr. Pickersgill:** A discontinuance means that there is no longer a train.

**Mr. Corbin:** Yes. I will pursue this line further. What about replacing it with a rail liner type of service, the Budd car service for example?

**Mr. Pickersgill:** If that is against the law then, of course, there are legal remedies but it does not appear to me to be against the law. The law is very explicit. It says that the railway must provide where there is a passenger service and a freight service for the capacity to carry the traffic. If a service is reduced to the point where it is not carrying the traffic offering then we can order the railway to put more service on.

**Mr. Corbin:** Would you have any sympathy with the idea that the reduction of service of the type I have just pointed out, though well intentioned to reduce losses in line with your ordinances and so on, actually has the opposite effect? It does discourage patronage and one day the whole thing will go. It is a pretty serious question, Mr. Chairman.

**Mr. Pickersgill:** Well, yes, I think I have to say it again that I am not a prophet. I cannot believe that anyone in any form of business is trying to lose the opportunity to make a profit if I may make a bad pun. I think all of us know that almost no passenger train service can be operated profitably. That is why there is a provision in the Act that if these services are deemed to be essential, 80 per cent of the losses will be paid out of the Treasury. I think that makes it incumbent upon the regulatory authority to make sure that the services that are provided are really necessary to carry the traffic and are not just being provided because they used to be provided some years ago.

**Mr. Corbin:** The thing I disagree with in the whole scheme is that the service must somehow pay its way. We have taken pretty hard lines recently that these uneconomical services somehow have to go, they have to be tailored out. What actually happens is that persons who have no other mode of transportation are left standing along the tracks and they cannot get anywhere.

**Mr. Pickersgill:** Well, of course, if that can be demonstrated to be happening then the

[Interpretation]

**M. Pickersgill:** Un abandon signifie qu'il n'y a plus de train du tout.

**M. Corbin:** En effet. Je vais aller plus loin. Que pensez-vous d'un remplacement par un service de type autorail, par exemple, le service dit *Budd car*?

**M. Pickersgill:** Si cela est contraire à la loi, il y a évidemment des possibilités d'avoir recours à la loi, mais cela ne me paraît pas contraire à la loi qui est bien explicite. La loi stipule que la compagnie de chemin de fer doit fournir où il y a lieu, un service-voyageurs et un service-marchandises de capacité suffisante pour assurer le trafic. Si un service est réduit au point où il ne satisfait pas aux besoins, alors nous pouvons ordonner au chemin de fer d'accroître ce service.

**M. Corbin:** Regarderiez-vous d'un œil sympathique l'idée que la réduction du service du type que je viens de vous signaler, même si elle est faite avec la bonne intention de réduire les pertes, conformément à vos ordonnances, produit en fait un effet diamétralement opposé, c'est-à-dire qu'il décourage le client. Eh bien, un jour, tout cela disparaîtra. C'est une question assez grave, monsieur le président.

**M. Pickersgill:** En effet. Je dois répéter que je ne suis pas prophète. Je ne puis croire qu'une entreprise commerciale, quelle qu'elle soit, cherche à perdre l'occasion de faire des bénéfices, si je peux faire un mauvais jeu de mots. Nous savons tous, je pense, qu'il est presque impossible d'exploiter avec profit les trains de voyageurs. C'est pourquoi il y a une disposition dans la loi selon laquelle si ces services sont jugés essentiels, 80 p. 100 des pertes seront payés par le Trésor public. Mais il incombe, je crois, à l'autorité investie d'un pouvoir de réglementation de s'assurer que les services fournis sont vraiment nécessaires et qu'ils ne sont pas assurés simplement parce que c'était l'habitude de le faire il y a un certain nombre d'années.

**M. Corbin:** Il y a une chose que je n'accepte pas dans l'ensemble de ce programme, c'est que les services doivent faire leurs frais. Nous avons pris, récemment, une attitude assez sévère selon laquelle les services non rentables doivent disparaître, il faut les supprimer. Il se trouve, en fait, que les personnes ne disposant pas d'autres moyens de transport sont laissées au bord de la voie et ne peuvent aller nulle part.

**M. Pickersgill:** Si cela peut être prouvé, c'est que le chemin de fer ne remplit pas son

## [Texte]

railway is not performing its duty and there is a proper ground for complaint.

**Mr. Corbin:** Do you not feel that passenger service, even though subsidized, must be retained to satisfy the many persons who by design, or economics, or personal desire will not use other modes of transportation?

**Mr. Pickersgill:** Whether because my neighbour does not like to travel on a bus I should pay his train fare is a very nice question.

**Mr. Corbin:** Well, let us put it this way. My neighbour does not like to travel 500 miles on a bus but he will take a good passenger train to travel the same distance. There is a big difference.

**Mr. Pickersgill:** If there is no alternate mode, that I think would be the kind of case where one would have to consider it.

**Mr. Corbin:** That is exactly what I am getting at.

**Mr. Pickersgill:** These are the matters on which we have to make a judgment and that is what the law says.

• 1705

**Mr. Corbin:** Well, I am not going to come down to particulars or to take a regional attitude of the whole problem. I have my problems with it. I had to answer for Canadian National Railways and I am trying to resist the temptation of saying things I would not normally say, Mr. Chairman.

There are many questions I would have wanted to ask the witness, representing the Canadian Transport Commission here today, specifically on the subject of passenger train service in the Maritimes, but I have decided otherwise in the hope that the regrettable situation may somehow soon be improved and that the population I and other M.P.'s from the Maritimes represent will soon obtain satisfactory explanation from the proper authorities with respect to that situation short of a public hearing. If action is not taken soon by the responsible party, and I am pointing at Canadian National Railways, I will raise the whole question again in the House and at every other early opportunity allowed me. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Sulatycky.

**Mr. Sulatycky:** Mr. Chairman, my first question is regarding charter air carriers operating between Air Canada points within

## [Interprétation]

devoir; c'est un sujet de plaintes bien fondées.

**M. Corbin:** Ne pensez-vous pas que le service-voyageurs, même s'il est subventionné, doit être conservé pour satisfaire tous ceux qui, pour des raisons économiques ou personnelles, ne peuvent se servir d'autres moyens de transport?

**M. Pickersgill:** Si mon voisin n'aime pas voyager par autobus, je devrais payer son billet de chemin de fer? C'est une excellente question.

**M. Corbin:** Posons le problème autrement. Mon voisin n'aime pas prendre l'autobus pour parcourir 500 milles, mais il prendrait un bon train de voyageurs pour parcourir la même distance. Il y a une grande différence.

**M. Pickersgill:** S'il n'y a pas d'autre solution, il faudrait alors étudier les cas de ce genre.

**M. Corbin:** C'est exactement là où je veux en venir.

**M. Pickersgill:** Ce sont des questions qui doivent être jugées et la loi les prévoit.

**M. Corbin:** Je n'entrerai pas dans le détail, je n'adopterai pas une attitude régionaliste sur l'ensemble du problème qui me pose certaines difficultés. J'ai dû répondre pour le CNR et j'essaie de résister à la tentation de dire des choses que je ne dirais pas normalement, monsieur le président.

J'aurais voulu poser de nombreuses questions aux témoins qui représentent la Commission canadienne des transports ici, aujourd'hui surtout en ce qui a trait au service de trains de voyageurs dans les Maritimes, mais j'en ai décidé autrement dans l'espoir que la situation actuelle et regrettable sera améliorée sous peu d'une façon ou d'une autre, et dans l'espérance que la population que je représente et que d'autres députés des Maritimes représentent, obtiendra bientôt des autorités compétentes une explication satisfaisante de cette situation, faute d'audience publique. Si la partie responsable, c'est-à-dire, le CNR, ne prend aucune initiative bientôt, je soulèverai de nouveau toute la question à la Chambre, chaque fois que j'en aurai l'occasion. Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Sulatycky.

**M. Sulatycky:** Monsieur le président, ma première question a trait aux transporteurs aériens affrétés qui exploitent un service

## [Text]

Canada. Let us say chartered services between Ottawa and Winnipeg.

**Mr. Pickergill:** I do not like to try to cite these rather complicated rules without looking at them. If you do not mind I will give an off-hand answer and then supplement it with a precise answer in writing. Offhand I understand that if the route is protected in the license, as most Air Canada routes are, that it be to fly from one point served by Air Canada to another, the carrier would have to get the permission of Air Canada. If the route is not protected in its licence, it would not have to get permission.

**Mr. Sulatycky:** How many routes does Air Canada hold that are not protected?

**Mr. Pickersgill:** I do not think there are any Air Canada routes that are not protected.

**Mr. Sulatycky:** In other words, then, this effectively excludes any charter service operating between Air Canada points.

**Mr. Pickersgill:** No, I think they quite often give consent when there is some good reason.

**Mr. Sulatycky:** Is it necessary for applications for extensions of railway lines or new branch lines be made to the CTC?

**Mr. Pickersgill:** Under the National Transportation Act as it was passed in 1967, a railway may build a branch line up to 20 miles long without coming to Parliament. If it is more than 20 miles long and is federal revenue, there has to be an Act.

**Mr. Sulatycky:** Yes, so you could not tell me then if the CNR has received approval for construction of an extension of the Sangudo subdivision line to connect with the CN mainline near Edson, Alberta.

**Mr. Pickersgill:** I would really like to check to make sure.

**Mr. Sulatycky:** But you could give me this information.

**Mr. Pickersgill:** Oh yes, yes.

**Mr. Sulatycky:** Would you undertake to do so.

**Mr. Pickersgill:** Yes, certainly.

## [Interpretation]

entre les différents points touchés par Air-Canada, au Canada, disons, des services loués entre Ottawa et Winnipeg.

**M. Pickersgill:** Je n'aime pas citer ces règles compliquées sans les avoir sous les yeux. Si vous n'y voyez pas d'inconvénients, je vais vous fournir une réponse de mémoire que je compléterai ensuite par écrit. Sauf erreur, si la route est protégée par une licence comme le sont la plupart des routes d'Air Canada pour aller d'un point à un autre desservi par Air Canada, le transporteur devra obtenir l'autorisation d'Air Canada. Mais si la route n'est pas protégée dans sa licence, il n'aurait pas à demander de permission.

**M. Sulatycky:** Combien de routes d'Air Canada ne sont pas protégées?

**M. Pickersgill:** Je ne crois pas qu'il y ait aucune route d'Air Canada non protégée.

**M. Sulatycky:** Autrement dit, cela exclut en fait tout service d'avions-taxis au Canada.

**M. Pickersgill:** Non, Air Canada donne son consentement assez souvent je pense, si on invoque une bonne raison.

**M. Sulatycky:** Est-il nécessaire d'adresser à la Commission canadienne des transports les demandes de prolongement de lignes de chemin de fer ou celles touchant la construction de nouveaux embranchements?

**M. Pickersgill:** D'après la loi nationale sur les transports adoptée en 1967, un chemin de fer peut construire un embranchement d'au plus 20 milles de longueur sans avoir à présenter une demande au Parlement. Au-delà de 20 milles de longueur, et s'il constitue un revenu fédéral, l'embranchement devra faire l'objet d'une loi.

**M. Sulatycky:** Donc, vous ne pouvez me dire si on a approuvé la demande du CN visant la construction ou le prolongement de la ligne de subdivision de Sangudo qui doit relier la ligne principale du CN près d'Edson en Alberta?

**M. Pickersgill:** J'aimerais réellement vérifier les dossiers pour m'en assurer.

**M. Sulatycky:** Mais vous pourriez me donner ce renseignement?

**M. Pickersgill:** Bien sûr.

**M. Sulatycky:** Vous vous engagez à le faire?

**M. Pickersgill:** Volontiers.

## [Texte]

**Mr. Sulatycky:** Thank you. Those were all the questions I had, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, I could not help but be impressed by the questions that Mr. Corbin asked in connection with the rail line problems that we are having in so many areas of Canada. I would think that it might be important that, in view of the number and complexity of applications for rail line passenger service by all of the CPR getting out of all the commuter ...

• 1710

**Mr. Pickergill:** You mean they are trying to get out. They have not go out yet.

**Mr. Howe:** In view of the tremendous implication of all this and in view of the newly realized problems that I was discussing this morning with regard to rapid transit and bulk transit and pollution within the cities, do you not think it would be a good idea to do as your Act says here, postpone these, put a moratorium on these for one year, as it says in this section dealing with discontinuance of service. This whole matter of passenger service within the nation should be brought before this Committee so that all bodies, the Government of Canada itself, the provincial governments, the municipalities, the cities, could lay their case and, if necessary—we get into that word subsidization again, but just as Premier Robarts finds it cheaper to subsidize those commuter trains around Toronto than to build additional highways and expressways that he feels are necessary—this conclusion could be arrived at that as far as Maritime problems and as far as my particular part of Ontario is concerned; that it is necessary to maintain those kinds of service. This niggling process of one here and one there, I think is a big enough question that the whole thing should be discussed before some central body. I maintain that this House Committee on Transport and Communications would be the Committee to go into this whole question of passenger service probably at the next session of Parliament.

**Mr. Pickersgill:** That is a question for the guidance of Parliament. It is not a question that I should even express an opinion about, but as long as the law is here it is my duty and it is the duty of the Commission to carry out the functions entrusted to it by the law.

## [Interprétation]

**M. Sulatycky:** Je vous remercie. Voilà toutes les questions que je voulais poser, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Howe.

**M. Howe:** Monsieur le président, j'ai été fort impressionné par les questions qu'a posées M. Corbin au sujet des difficultés que nous éprouvons dans diverses régions du Canada, à propos des chemins de fer. C'est un problème important, me semble-t-il, compte tenu du nombre et de la complexité des demandes qu'a présentées le CPR qui veut abandonner le service-voyageurs et tous les trains de banlieue ...

**M. Pickersgill:** Vous dites que le CP essaie de tout abandonner. Il ne l'a pas encore fait.

**M. Howe:** Étant donné les répercussions très importantes de tout ceci et les problèmes dont nous venons de prendre conscience, dont j'ai parlé ce matin en ce qui concerne les transports rapides, les transports des marchandises en vrac, étant donné aussi la pollution dans les villes, ne pensez-vous pas qu'il serait bon d'appliquer la loi: soit de retarder d'un an l'examen de ces demandes en appliquant un moratoire, comme le stipule l'article traitant de l'abandon du service.

Le Comité devrait être chargé d'étudier toute la question des services-voyageurs dans tout le Canada, de sorte que tous les organismes, le gouvernement du Canada lui-même, les gouvernements provinciaux, les municipalités et les villes puissent présenter leur point de vue et au besoin—nous revenons encore au mot subventions, mais comme le premier ministre Robarts qui a constaté qu'il coûtait moins cher de subventionner les trains de la banlieue de Toronto que de construire les nouvelles autoroutes qu'il estime nécessaires—on pourrait en arriver à cette conclusion en ce qui concerne les Maritimes et la région de l'Ontario que je représente, c'est-à-dire qu'il est nécessaire de maintenir ce service-voyageurs. Mais cette façon tatillonne de procéder ici et là ne vaut rien. La question revêt assez d'importance, je crois, pour en saisir un organisme central qui l'étudiera à fond. Je suis convaincu que le Comité des transports et des communications de la Chambre devrait être le Comité chargé d'étudier l'ensemble de la question du service-voyageurs au cours de la prochaine session du Parlement.

**M. Pickersgill:** C'est une question qui relève du Parlement. Je ne devrais même pas exprimer une opinion à ce sujet, mais comme la loi est en vigueur, il est de mon devoir et de celui de la Commission d'exécuter les fonctions qui lui ont été confiées par la loi.

## [Text]

**Mr. Howe:** Also you are in the area of deciding, as Mr. Corbin was saying, the objective:

To establish an economic, efficient and adequate national transportation system based on the best use of all available modes of transport at the lowest possible costs and which will protect the interests of the users while at the same time maintaining the economic well being and growth of Canada.

If that is your objective, I think it is your duty, if you feel as I do about this thing that the whole question should be discussed—it is your duty to suggest to the government that it should be done. In your role as a Canadian Transport Commissioner, as the Chairman of that Commission, you have a lot more knowledge about most of these things than we have. In that area, I think probably it might be advisable for you to consider this. I know the government has to make their own policy.

**Mr. Pickersgill:** Mr. Howe, I really do not honestly think this is a proper function for me. I think it is a very proper function for members of Parliament, but I do not think it is a proper function for me.

**Mr. Howe:** I was looking for another voice. There is just one thing in connection with these estimates and the figures in here. I notice in your manpower you have scientific, professional, and technical people, quite a number of them. I also notice there is a tremendous increase in the estimates for professional and specialized services in the estimate for this year. What is the reason for that?

**Mr. Pickersgill:** That is mostly for consultants. That is to get on with the very kind of research you were talking about before lunch.

**Mr. Howe:** By the same token your capital expenditures have increased terribly, construction and acquisition of machinery and equipment. Why is that?

**Mr. Pickersgill:** Perhaps Mr. Marks could explain.

**Mr. Marks:** The bulk of the increase, Mr. Chairman, is represented by a need to undertake a program of microfilming many of the Commission's records which it must maintain. This large increase is to purchase microfilming equipment to reduce the volume of space taken up by Commission records.

## [Interpretation]

**M. Howe:** Comme M. Corbin l'a dit, vous êtes aussi au centre où se prennent les décisions. L'objectif est le suivant:

Établir un système économique et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada.

Si tel est votre objectif, il est de votre devoir, je pense, si vous partagez mes vues à ce sujet, que toute cette question soit discutée,—il est de votre devoir de suggérer au gouvernement qu'il faut le faire. En tant que commissaire des Transports, en qualité de président de la Commission canadienne des transports, vous connaissez beaucoup mieux que nous la plupart de ces choses. Et dans ce domaine, il serait souhaitable, je pense, que vous envisagiez ceci. Je sais que le gouvernement doit formuler sa propre politique.

**M. Pickersgill:** Monsieur Howe, je ne pense pas vraiment que cela relève de mes fonctions. Par contre, les députés peuvent très bien le faire. Mais je ne pense pas que ce soit à moi de le faire.

**M. Howe:** Nous avons besoin d'une voix de plus. Une seule chose me gêne à propos de ces crédits et des chiffres que je vois ici. Je remarque au poste de la main-d'œuvre que vous avez un bon nombre de spécialistes, de techniciens et de personnes qui exercent une profession libérale. Je remarque aussi une très forte augmentation dans le budget des dépenses de cette année pour les services professionnels et spécialisés. Pourquoi?

**Mr. Pickersgill:** C'est surtout pour les consultants, c'est-à-dire pour faire avancer le genre de recherches dont vous parlez avant le déjeuner.

**M. Howe:** De plus, vos immobilisations de capitaux ont augmenté de façon terrifiante, construction et acquisition de machines et d'équipement. Pourquoi?

**Mr. Pickersgill:** M. Marks pourrait sans doute expliquer cela.

**M. Marks:** Monsieur le président, le gros de l'augmentation représente le besoin d'entreprendre un programme en vue de conserver nombre de dossiers de la Commission en les faisant microfilmer. Cette forte augmentation est due à l'achat du matériel nécessaire, grâce auquel les archives de la Commission occuperont moins d'espace.

## [Texte]

**Mr. Howe:** Are there not a lot of other government agencies that have these services that might not be used all the time that you could utilize?

**Mr. Pickersgill:** I assure you we have a hard time getting any money to spend on anything. We look for every economy we can.

**Mr. Howe:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

• 1715

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, just to pursue a point Mr. Howe just raised a few minutes ago. While Mr. Howe suggested this whole question of rail services and passenger services in the whole country needs to be thoroughly gone into, which I agree with thoroughly, even though Parliament and the government were to decide that this should be done then it likely could not happen for at least a year. In the meantime the Commission may have to act on all the applications before it. It will be a little late in the day by the time we get it. I would like to support the contention Mr. Howe made to you, Mr. Pickersgill, that if the Commission feels this is something that needs doing as well, I would hope that in the process of looking at the applications before them now, they are going to be very slow and careful before they make any decisions on amendments.

I am thinking in terms of the Commission waiting for more extensive and comprehensive public policy regarding rail services, that they will not be in any great hurry to act upon applications presently waiting to be heard and decided on. The Commission itself, I think, could quite legitimately say to the government and to Parliament, "We would like to see this done before you ask us to throw all the babies out with the bath water". I am trying to support the contention Mr. Howe and Mr. Corbin made. I notice Mr. Lafferty was appointed, is he to replace Mr. Irwin or do you have a vacancy on the Commission?

**Mr. Pickersgill:** At the moment there is a vacancy. Mr. Darling's term expired on February 20 and it has not yet been filled.

**Mr. Benjamin:** Your committees of the Commission, for example, the Railway Transport Committee, do those three men act on

## [Interprétation]

**M. Howe:** N'y a-t-il pas d'autres organismes de l'État dotés de ces services, qui ne sont pas utilisés à plein temps et dont vous pourriez vous servir?

**M. Pickersgill:** Je vous assure que nous avons bien du mal à obtenir des crédits. Nous essayons de réaliser toutes les économies possibles.

**M. Howe:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je voudrais poursuivre un des points que M. Howe a soulevés il y a quelques instants. M. Howe nous a dit que l'ensemble de la question des services-voyageurs, des services ferroviaires, dans l'ensemble du pays a besoin d'être étudié à fond. Je suis entièrement d'accord, même si le Parlement et le gouvernement devaient en décider ainsi, cette étude ne pourrait vraisemblablement être effectuée avant un an. Entre-temps, la Commission peut être obligée de prendre des décisions au sujet des demandes dont elle est saisie. Il sera peut-être trop tard pour faire cette étude. Je voudrais appuyer les propos que vous a tenus M. Howe, monsieur Pickersgill, c'est-à-dire que si, de l'avis de la Commission, il y a lieu d'étudier cette question, j'espère que dans le processus d'examen des demandes qui lui ont été soumises, elle ira très lentement et prudemment avant de rendre une décision sur toute modification.

Si la Commission doit attendre la détermination d'une politique plus vaste et d'une plus grande portée dans le domaine des services ferroviaires, elle ne sera pas très pressée d'agir ou de prendre des décisions en ce qui concerne les demandes pendantes. La Commission elle-même, je pense, serait justifiée de déclarer au gouvernement et au Parlement: «Nous voudrions que cela soit fait avant de nous demander de jeter tous les bébés avec l'eau du bain.» J'appuie tout simplement les affirmations de M. Howe et de M. Corbin. Je remarque la nomination de M. Lafferty. Est-ce au titre de successeur de M. Irwin ou y a-t-il un poste vacant à la Commission?

**M. Pickersgill:** Il y a un poste vacant, en ce moment. Le mandat de M. Darling est expiré le 20 février et son poste n'a pas encore été pourvu.

**M. Benjamin:** A propos des comités de la Commission, par exemple, le comité des chemins de fer, ces trois commissaires siègent

[Text]

that Committee all the time? Could any one of any Commissioners act?

**Mr. Pickersgill:** We move people about a good deal.

**Mr. Benjamin:** Well, for example, Mr. Jones, Mr. Woodard and Mr. Irwin, before he passed away, were not always the Railway Transport Committee?

**Mr. Pickersgill:** The Railway Transport Committee has always had at least five members.

**Mr. Benjamin:** I see.

**Mr. Pickersgill:** It usually has more than five because nearly all Commissioners, except some of the Chairmen who are very busy, serve on more than one Committee.

**Mr. Benjamin:** So the number of people on any one Committee could vary from one to seven.

**Mr. Pickersgill:** No, it has to be three.

**Mr. Benjamin:** It has to be three, I see.

**Mr. Pickersgill:** In the case of the Railway Committee it has to be five.

**Mr. Benjamin:** Then of all the Commissioners any three or more can act on any Committee.

**Mr. Pickersgill:** If they are appointed to the Committee.

**Mr. Benjamin:** The Commission as a group does that, do they?

**Mr. Pickersgill:** The Commission has enough confidence in me to delegate that authority to me.

**Mr. Benjamin:** I see. Of the people who are presently on the Railway Committee, whoever they might be at the moment, how many are former railway officials? Are any of them?

**Mr. Pickersgill:** Certainly one and I think maybe two, mind you, former employees of the railway—no, three for sure.

**Mr. Benjamin:** Five are appointed.

**Mr. Pickersgill:** You said on the Railway Committee?

**Mr. Benjamin:** Yes, on the Railway Committee.

**Mr. Pickersgill:** Among all the Commissioners there are at least three people who, at one time or another, were employed by the railway.

[*Interpretation*]

ils constamment à ce Comité? Tout autre commissaire pourrait-il agir à leur place?

**M. Pickersgill:** Nous déplaçons beaucoup les gens.

**M. Benjamin:** A titre d'exemple, M. Hones, M. Woodland et M. Irwin, avant sa mort, n'ont pas toujours composé le comité des chemins de fer?

**M. Pickersgill:** Le comité des chemins de fer s'est toujours composé d'au moins cinq membres.

**M. Benjamin:** Je vois.

**M. Pickersgill:** Il y en a habituellement plus de cinq. La plupart des commissaires, sauf certains des présidents qui sont très occupés, servent au sein de plus d'un comité.

**M. Benjamin:** Leur nombre à n'importe quel comité pourrait varier de un à sept?

**M. Pickersgill:** Non. Il en faut trois.

**M. Benjamin:** Il en faut trois, je vois.

**M. Pickersgill:** Dans le cas du comité des chemins de fer, il en faut cinq.

**M. Benjamin:** Alors, parmi tous les commissaires, trois ou plus peuvent agir à n'importe quel comité?

**M. Pickersgill:** S'ils sont nommés.

**M. Benjamin:** Et la Commission en tant que telle le fait, n'est-ce pas?

**M. Pickersgill:** La Commission a suffisamment confiance en moi pour me déléguer son autorité.

**M. Benjamin:** Bien. Parmi ceux qui sont membres du comité des chemins de fer à l'heure actuelle, quels qu'ils soient, combien sont d'anciens employés des chemins de fer? Y en a-t-il?

**M. Pickersgill:** Il y en a certes un, peut-être deux, remarquez bien, d'anciens employés des chemins de fer,—non, trois, j'en suis sûr.

**M. Benjamin:** Cinq sont nommés.

**M. Pickersgill:** Vous avez parlé du comité des chemins de fer.

**M. Benjamin:** En effet, du comité des chemins de fer.

**M. Pickersgill:** Parmi tous les commissaires, il y en a trois, au moins, qui à un moment donné ont été employés par les chemins de fer.

## [Texte]

**Mr. Benjamin:** I mean as officers or officials of the railway. I do not mean the local station agent, or section man, or the engineer.

**Mr. Pickersgill:** I do not think there are any section men. I tried to get a job at a section once but the CNR would not have me.

**Mr. Benjamin:** It has been alleged to me that too often in the course of considering applications by railways—and I am not saying this to denigrate these people, I do not doubt for a minute they are very qualified, capable and intelligent people—that if these people's sentiments, sympathies and backgrounds are too much in the railways interests, they may not be oriented well enough to the public interest. Do you take cognizance of this when you appoint Committees?

**Mr. Pickersgill:** We try to have a variety of talents and a variety of experience, but fundamentally, what we are supposed to do is serve the public interest and not the interest of Canada.

**Mr. Benjamin:** I want to make it clear, Mr. Chairman, I do not doubt for a minute that we well need the expertise and experience of these people but there is some worry and fear about this in some minds. Does the same thing apply to the staff of the Committee, there would be some number of them who are former railway officials?

**Mr. Pickersgill:** A few.

**Mr. Benjamin:** Would any of the commissioners be former members of boards of directors of either the CPR or the CNR?

**Mr. Pickersgill:** I do not think so. I do not think we have eminent enough people in the commission for that. We have, of course, one very able commissioner about whom I do not know whether he has retained his membership in a trade union, but who was in one and who is an excellent commissioner.

**Mr. Benjamin:** I hope you get two or three more like that. Are any of the commissioners who might appear or sit on the railway committee, for example, from the public at large not necessarily from union or railway?

**Mr. Pickersgill:** I suggest that the President is.

## [Interprétation]

**M. Benjamin:** Je veux dire à titre de cadres ou de représentants officiels des chemins de fer. Je ne veux pas parler d'un chef de gare d'une petite localité, d'un homme d'équipe ou d'un mécanicien.

**M. Pickersgill:** Il n'y a pas d'homme d'équipe, je pense. J'ai essayé une fois d'obtenir un emploi dans une équipe, mais le CN n'a pas voulu m'engager.

**M. Benjamin:** Trop souvent, m'a-t-on dit, lorsque les demandes des chemins de fer sont mises à l'étude—and je ne dis pas cela pour critiquer ces gens, je suis certain qu'ils sont bien qualifiés, très intelligents et fort compétents,—mais leur sentiment, leur sympathie et leurs antécédents sont trop étroitement liés aux intérêts des chemins de fer, si bien qu'ils ne s'occupent pas suffisamment, peut-être, de l'intérêt public. Tenez-vous compte de cela lorsque vous nommez les membres des Comités?

**M. Pickersgill:** Nous essayons de réunir des gens possédant de l'expérience et des talents divers, mais fondamentalement, nous sommes censés servir l'intérêt public et non l'intérêt du Canada.

**M. Benjamin:** Je veux qu'on comprenne bien, monsieur le président. Nous aurons certainement besoin des compétences et de l'expérience de ces gens, mais certains esprits éprouvent des inquiétudes et des craintes. La même chose s'applique-t-elle au personnel du comité? Y a-t-il parmi le personnel un certain nombre d'anciens employés des chemins de fer?

**M. Pickersgill:** Quelques-uns.

**M. Benjamin:** Y aurait-il parmi les Commissaires d'anciens membres du Conseil d'administration du CN ou du CP?

**M. Pickersgill:** Je ne le pense pas. Nous n'avons pas assez de personnages éminents à la Commission pour cela. Nous avons, bien sûr, un commissaire extrêmement compétent; je ne sais s'il est toujours syndiqué mais il l'a été; c'est un excellent commissaire.

**M. Benjamin:** J'espère que vous en aurez deux ou trois de plus. Parmi les commissaires qui peuvent paraître ou siéger au comité des chemins de fer, disons, y en a-t-il qui viennent du public en général, et non pas nécessairement des syndicats ou des chemins de fer?

**M. Pickersgill:** Il y a le président.

## [Text]

**Mr. Benjamin:** Yes, but he does not sit on the railway committee.

**Mr. Pickersgill:** Sometimes.

**Mr. Benjamin:** Does he?

**Mr. Pickersgill:** I am a member of every committee, ex-officio.

**Mr. Benjamin:** All right, Mr. Chairman.

**Le président:** Monsieur Serré.

**M. Serré:** Monsieur le président, j'aimerais poser une brève question à M. Pickersgill. Lorsque la Commission canadienne des transports reçoit d'une compagnie ferroviaire une demande en vue d'abandonner un service pour cause de déficit, jusqu'à quel point la Commission, tout en menant une enquête sur la validité de la demande, essaie-t-elle de voir s'il n'y aurait pas lieu d'améliorer le service pour le conserver?

**Mr. Pickersgill:** If you do not mind my replying in English, when an application for the discontinuance of a service is made, the first stage is for the railway to submit its costs and to demonstrate that it is uneconomic. In other words, that it is losing money. After that, the application is examined by the officials of the Commission and I gave a public undertaking that whatever the requirements were, no passenger train service—and I emphasize the word "service" because that does not mean if there are two or three passenger trains on a line, all but one of them cannot disappear—no passenger train service would disappear without a public hearing. At that public hearing the members of the public can make representations that the service is necessary and should be continued. They can make representations that the service should be changed in its form, ameliorated, as you said, and any other representation and we would take that into account, and not only that, but if we decided to recommend that a service be continued, we could quite properly, I believe, say that the service should be different from the service now given in order to adapt it better to the needs of the community. After all, if we are going to pay 80 per cent of the loss or if the taxpayers are going to pay 80 per cent of the loss it seems reasonable that there should be some provision made with respect to the nature of the service.

**M. Serré:** Monsieur Pickersgill, il est vrai que je n'ai pas été très longtemps employé du Canadian National, mais je sais de bonne

## [Interpretation]

**M. Benjamin:** Oui, mais il ne siège pas au Comité des chemins de fer.

**M. Pickersgill:** Parfois.

**M. Benjamin:** C'est vrai?

**M. Pickersgill:** Je suis membre de tous les comités de par mes fonctions.

**M. Benjamin:** Très bien, monsieur le président.

**The Chairman:** Mr. Serré.

**M. Serré:** A short question. Mr. Pickersgill, when the CTC receives a request for discontinuance of the service because of deficit, to what extent does the Commission when it makes an inquiry to see whether this request is justified or not, to what extent does the Commission also enquire whether it would not be possible to improve the service, to maintain it too?

**M. Pickersgill:** Si vous n'y voyez pas d'inconvénients, je vais répondre en anglais. Lorsqu'une demande d'abandon de service est faite, la première étape consiste pour le chemin de fer à soumettre son prix de revient, à prouver que le service n'est pas rentable, autrement dit, qu'il perd de l'argent. Ensuite, la demande est examinée par les fonctionnaires de la Commission et j'ai promis publiquement, quelles que soient les exigences, qu'aucun service de trains de voyageurs,—et j'insiste sur le mot «service», car cela ne signifie pas que s'il y a deux ou trois trains de voyageurs sur une ligne, tous sauf un ne peuvent disparaître—qu'aucun service de trains de voyageurs ne disparaîtrait sans audience publique. Lors de cette audience publique, les membres du public pourront présenter des instances et déclarer que le service est nécessaire et doit être maintenu ou modifié ou encore amélioré, comme vous le dites. Nous tiendrons compte de toutes les instances et nous ne nous contenterons pas de cela. Si nous décidons de recommander que le service soit maintenu, nous pourrions fort convenablement dire, je pense, que le service devrait être différent du service offert à l'heure actuelle, afin qu'il soit mieux adapté aux besoins de la collectivité. En somme, si nous devons payer 80 p. 100 des pertes ou si le contribuable doit payer 80 p. 100 des pertes, il semble raisonnable que certaines dispositions soient prises en ce qui a trait à la nature du service.

**M. Serré:** Now, Mr. Pickersgill, I have a little experience as a former CN employee and I know that oftentimes when the service

## [Texte]

source, que dans certains cas le service n'est pas rentable à cause du mauvais service des employés, du manque de relations publiques et du manque de publicité par rapport aux autres moyens de transport, comme l'autobus et l'avion. Je suis d'avis que si l'on veillait à ce que la qualité du service soit plus élevée, certaines lignes de chemin de fer pourraient être maintenues car en présence d'un service comparable à celui des autres moyens de transport, il y aurait une clientèle.

**Mr. Pickersgill:** What you suggest poses a real problem: how far it is proper or legal for us to go in supervising the service and how much that is the job of management. The Commission has not got the knowledge nor the expertise nor, I think, the right to substitute itself for management. There is one respect in which, of course, we can, if they do not provide for the traffic offered. Then they can be ordered to provide the additional equipment to carry the traffic. However, unless discontinuance had been applied for and the service was under subsidy, I do not think we could tell the railway while it was taking its losses itself that it must run it differently from the way it is running it. It seems to me that that would be a usurpation of someone else's function.

• 1725

**Mr. Corbin:** A supplementary, Mr. Chairman, on the same point, to Mr. Pickersgill through you, Mr. Chairman. Supposing that evidence, proof, were given to you that the railway was deliberately downgrading its service to discourage passenger traffic, what can you do?

**An hon. Member:** We have heard that before.

**Mr. Corbin:** Like the Bullet. That is why I ask it. What could be done here? Have you any power to deal with this sort of thing?

**Mr. Pickersgill:** If by downgrading you mean that they are not keeping the trains clean, we certainly have power.

**Mr. Corbin:** What do you do in that case?

**Mr. Pickersgill:** We tell the railway to keep them clean. I travelled on a sleeping car one day and I do not mind admitting it now because it was long enough ago that nobody could identify it, but I did not think the equipment was really quite as it should be and I suggested that somebody else—some other employee of the Commission—travel on

## [Interprétation]

is not economic, this is due to the lack of service given by the employees, by a lack of advertisement, a lack of public relations as compared to other means of transportation such as bus services and aeronautical services. I believe that whether you control or check better, that service be maintained at a higher standard, some railway lines could be maintained because then we would have the necessary patronage if the service were at the same level as other means of transportation.

**Mr. Pickersgill:** Ce que vous suggérez pose un véritable problème. Jusqu'à quel point serait-il convenable ou légal pour nous de nous attaquer à la surveillance du service, à quel point ce travail relève-t-il de la direction. La Commission n'a ni la compétence ni les connaissances, ni le droit de se substituer à la direction. Nous pouvons le faire toutefois, dans un cas: celui où l'administration n'assure pas le trafic nécessaire. Alors nous pouvons lui ordonner de se procurer le matériel nécessaire pour assurer le service. Toutefois, à moins qu'on ait fait une demande d'abandonner le service et si le service était subventionné, je ne pense pas que nous puissions dire au chemin de fer, s'il finance ses propres pertes, qu'il devrait gérer sa ligne d'une autre façon. Ce serait, me semble-t-il, une usurpation des fonctions de quelqu'un d'autre.

**Mr. Corbin:** Monsieur le président, je voudrais poser à M. Pickersgill, par votre intermédiaire, une question supplémentaire sur le même point. Supposons qu'on vous donne des preuves que le chemin de fer détériore ses services délibérément afin de décourager les voyageurs, que pouvez-vous faire?

**Une voix:** Nous avons déjà entendu cela.

**Mr. Corbin:** Le Bullet en est un bon exemple. C'est pourquoi je vous pose la question. Que pourrait-on faire? Avez-vous le pouvoir de résoudre un problème de ce genre?

**Mr. Pickersgill:** Si vous voulez dire par déterioration que les trains ne sont pas propres, nous avons certes des pouvoirs.

**Mr. Corbin:** Que faites-vous dans ce cas?

**Mr. Pickersgill:** Nous disons au chemin de fer de tenir ses trains propres. J'ai voyagé un jour, en wagon-lit, peu m'importe de le reconnaître maintenant, ça fait suffisamment de temps pour que personne ne puisse l'identifier. Je ne pensais pas que le matériel était vraiment dans un état normal. J'ai suggéré que quelqu'un d'autre—un autre employé de

## [Text]

that train a few days later and just take a look at it. I think some changes were made.

## [Interpretation]

la Commission—voyage sur ce train quelques jours plus tard juste pour examiner le matériel. Certains changements ont été opérés, je pense.

**Mr. Corbin:** When the situation is, in the opinion of many members here I am sure, generalized, what do you do then? Do you just let it go? Look the other way?

**Mr. Pickersgill:** No, I do not think so. If you can show something positive that is wrong with the service, certainly.

**Mr. Corbin:** I would not have a notebook thick enough to note all the details, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Serré.

**Mr. Serré:** Mr. Chairman, I will finish. I took that line of questioning because I am of the same opinion as Mr. Corbin. I know for a fact that in many regions they have to discontinue the service because I have the impression that they are deliberately downgrading the service and I was wondering whether the CTC had any power to investigate these proceedings.

**Mr. Pickersgill:** We investigate every complaint about service, not only from the railways but from every mode of transport under our jurisdiction.

**The Chairman:** Mr. Peddle.

**Mr. Peddle:** Just a comment, Mr. Chairman, on that business of downgrading. We tried to bring forward a similar argument a year or so ago. Had some of the people been as interested then as they are now, we might gotten somewhere. It seems to be hitting home in other areas in Canada now and there seems to be more personal interest. We saw downgrading...

**Mr. Corbin:** Could the hon. member speak louder that we may understand, please. I think he is pointing at me and I cannot make out what he is saying.

**Mr. Peddle:** Mr. Chairman, when I want to point at somebody, I will point at him.

I said there was not nearly as much interest shown in this business of downgrading passenger service about a year ago as there is now and I deplore that because we might have gotten somewhere had there been that

**Mr. Corbin:** Lorsque la situation est généralisée, de nombreux députés en sont convaincus, quelle attitude faut-il prendre: laisser faire, tout simplement, ou regarder de l'autre côté?

**Mr. Pickersgill:** Non, je ne le crois pas. Si vous pouvez nous montrer quelque chose de positif, si vous pouvez nous montrer quelque chose qui ne va pas dans le service...

**Mr. Corbin:** Monsieur le président, je n'ai pas un carnet assez épais pour y inscrire tous les détails.

**Le président:** Monsieur Serré.

**M. Serré:** J'en finis, monsieur le président. La raison pour laquelle j'ai pris cette ligne de question vient du fait que je suis du même avis que M. Corbin. Je sais que dans de nombreuses régions on a dû cesser le service car j'ai l'impression que les chemins de fer détériorent leur service délibérément et je me demande si la Commission canadienne des transports a le pouvoir d'enquêter sur de tels agissements.

**Mr. Pickersgill:** Nous enquêtons sur toutes les plaintes relatives aux services, non seulement les services des chemins de fer mais ceux de tous les autres moyens de transport qui relèvent de notre compétence.

**Le président:** Monsieur Peddle.

**M. Peddle:** Juste un mot, monsieur le président, au sujet de la détérioration des services. Il y a un an ou deux, nous avons essayé de faire valoir un argument semblable. Si un certain nombre de personnes s'étaient autant intéressées à cette question qu'aujourd'hui nous aurions peut-être obtenu des résultats. Il me semble que ces questions se posent maintenant dans d'autres régions du Canada et certains semblent manifester un intérêt personnel. Nous avons vu la détérioration...

**Mr. Corbin:** Le député pourrait-il parler plus fort pour que nous puissions l'entendre. Il me montre du doigt, je pense, mais je ne puis comprendre ce qu'il dit.

**M. Peddle:** Monsieur le président, quand je veux montrer quelqu'un du doigt, je le montre du doigt. Je disais donc qu'il y a un an on ne manifestait pas autant d'intérêt que maintenant en ce qui concerne cette question de la détérioration du service-voyageur. Je le déplore, car nous aurions peut-être réussi à

## [Texte]

interest. What I am trying to say and what I do say is that the Newfoundland...

**The Chairman:** Order.

**Mr. Corbin:** On a question of privilege, is the member hinting that the members of this Committee were not interested in the case of the Bullet last year? Is this what he is hinting?

**Mr. Peddle:** All I am saying, Mr. Chairman, is there that was not nearly...

**The Chairman:** First of all, this question was out of order, Mr. Peddle. This matter was under consideration and I think a judgment was rendered on it. I do not think we should come back to this matter.

**Mr. Peddle:** We will be talking about that for a century yet, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I do not think I will allow this question, it may be going a little too far this afternoon.

**Mr. Peddle:** I think it might be of help to the Committee if I say that we watched the deliberate downgrading of the service.

**Mr. McGrath:** That is how folk songs are made, Mr. Chairman.

**Mr. Peddle:** We watched it. We saw a service, Mr. Chairman, which did not have a replacement of linen for years. Many times I went to bed on this Newfoundland train and woke up wearing the sheet around my neck, where it had just disintegrated with time. Anyway, that is neither here nor there right now, Mr. Chairman.

I would like to ask Mr. Pickersgill if Air Canada have given any indication to the CTC that they would like to abandon entirely their operations in the Province of Newfoundland.

**Mr. Pickersgill:** No, quite the contrary.

**Mr. Peddle:** They have not?

**Mr. Pickersgill:** Quite the contrary.

**Mr. Peddle:** Well then, relating again to downgrading—and it is possible I am somewhat cynical, Mr. Chairman—I will call to Mr. Pickersgill's attention that an announcement has been made that one flight will be taken off the Newfoundland service and that that will be made up by the regional carrier, namely Eastern Provincial Airways. Now I have nothing but praise for the new service

## [Interprétation]

faire quelque chose dans ce domaine. Ce que j'essaie de dire, ce que je dis, c'est qu'à Terre-Neuve...

**Le président:** A l'ordre!

**M. Corbin:** Je pose la question de privilège. Le député veut-il laisser entendre que les membres de ce Comité ne se sont pas intéressés l'an dernier à l'affaire du Bullet? Est-ce qu'il veut insinuer?

**M. Peddle:** Tout ce que je dis, monsieur le président, c'est qu'il n'y avait pas autant...

**Le président:** D'abord, cette question est contraire au Règlement, monsieur Peddle. Cette affaire a été étudiée et un jugement a été rendu, je pense, là-dessus. A mon avis, il n'y a pas lieu d'y revenir.

**M. Peddle:** Nous allons en parler encore pendant un siècle, monsieur le président.

**Le président:** Je ne permettrai pas cette question, je pense, cela nous mènerait peut-être un peu trop loin cet après-midi.

**M. Peddle:** Il serait peut-être utile au comité si je disais que nous avons observé la détérioration du service pratiquée délibérément.

**M. McGrath:** C'est ainsi qu'on fait les chants de folklore, monsieur le président.

**M. Peddle:** Nous avons vu, monsieur le président, un cas où les draps n'avaient pas été remplacés depuis des années. Souvent j'ai emprunté ce train de Terre-Neuve, et je me suis réveillé les draps autour du cou, parce que, enfin, c'est un très mauvais service.

Voici ce que je voudrais demander maintenant à M. Pickersgill, est-ce qu'Air Canada a dit à votre Commission canadienne des transports qu'il voudrait abandonner entièrement ses services dans la province de Terre-Neuve.

**M. Pickersgill:** Non, monsieur, c'est tout à fait le contraire.

**M. Peddle:** Ils ne l'ont pas fait?

**M. Pickersgill:** Bien au contraire.

**M. Peddle:** Eh bien, en ce qui concerne l'appauvrissement du service, il est possible, je pense, d'être un peu cynique ici, mais en tous cas, je rappellerai à M. Pickersgill le fait qu'une déclaration portait qu'un vol serait supprimé à Terre-Neuve et que ce service serait assuré par le transporteur régional, c'est-à-dire, *Eastern Provincial Airways*. Non, je n'ai rien... je n'ai que des éloges à

## [Text]

being rendered by Eastern Provincial Airways. I would say they have a campaign going which is fantastic. The people who look after our welfare on the flights are the greatest. They look well. They are very personable. The food is tremendous, even to cheese served with your meal, and cookies and what have you. The point I am trying to make is that there appears to be a corresponding campaign—and here I might be cynical but I travel a lot by Air Canada between here and Gander—there seems to be a corresponding campaign right now of somewhat downgrading the Air Canada flights.

For instance—and I will give you an example of the little things; very, very subtle things. At one time you would get a cookie; now EPA still does this. If you get a cookie on Air Canada now, Mr. Chairman, you have to insist on it, you have to tell them that you are somebody special and when you finally get it, it is brought to you as by a bootlegger. I do not know if Mr. Pickersgill would know how a bootlegger used to deliver a bottle of rum to you in the old days; he would look two or three ways to see that nobody saw you getting it.

**Mr. Pickersgill:** I thought you called it moonshine.

**Mr. Peddle:** Moonshine. Anyway, our flight the other day really got ridiculous. They ran out of water; they ran out of liquor; they ran out of tea.

**Mr. Pickersgill:** They did not run out of fuel, I hope.

**Mr. Peddle:** They did not. About the only thing they did not run out of was fuel. I asked for some matches and by the time I got the matches I had run out of cigarettes and they do not serve any cigarettes. I am trying to make a serious point, Mr. Chairman. I am really making an accusation. I am making an accusation that there is now a degrading process. We saw one service thrown out of Newfoundland completely and I fear that it is the thin edge of the wedge to get rid of another one. Now I might be cynical but I am asking Mr. Pickersgill if he will look into this and see if there is not some fact in what I am saying.

**Mr. Pickersgill:** I will certainly do so.

**Mr. Peddle:** Mr. Chairman, I do not know the reason but Mr. Pickersgill does not seem to have the same degree of personal interest in Newfoundland as he had a few years ago. He does not seem to have it now. There might

## [Interpretation]

faire du nouveau service rendu par *Eastern Provincial Airways*. Je crois qu'il y a une campagne qui est en cours. Les gens qui s'occupent de notre bien-être sur les vols sont magnifiques. Il s'agit de très bonnes hôtesse, il s'agit de personnes fort aimables, la cuisine est très bonne, même en ce qui concerne les fromages qui sont servis, les biscuits, etc. Eh bien, ce que j'essaie de dire ici, c'est que...est-ce qu'il ne pourrait pas y avoir une campagne correspondante. Je voyage beaucoup d'ici à Gander par *Air Canada*, et il semble y avoir une campagne en vue d'apauvrir les services et les vols d'*Air Canada*.

Par exemple, il y a des choses très subtiles. Parfois vous avez un biscuit. Si vous voulez un biscuit sur *Air Canada*, vous devez insister pour l'obtenir, vous devez dire que vous êtes quelqu'un de bien spécial, et quand enfin vous obtenez ce biscuit, eh bien, vous êtes considéré comme une espèce de contrebandier. Je ne sais pas si M. Pickersgill se souvient de la contrebande de l'alcool, eh bien lorsqu'on vous livrait une bouteille de rhum, c'était frauduleusement.

**M. Pickersgill:** Je croyais qu'il s'agissait du «moonshine».

**M. Peddle:** En effet; en tous cas, nous étions sur un vol, l'autre jour, et nous avons vraiment été ridicules; il n'y avait plus d'eau, il n'y avait plus d'alcool, il n'y avait même plus de thé.

**M. Pickersgill:** J'espère qu'il y avait du carburant.

**M. Peddle:** Oui. J'ai demandé des allumettes, et au moment où j'ai eu les allumettes je n'avais plus de cigarettes. Ils ne vendent pas de cigarettes, et j'essaie d'être sérieux ici, monsieur le président, j'essaie de vous présenter quelque chose de très sérieux. Je porte une accusation, ici, je connais ce processus d'appauvrissement. Nous avons eu un service qui a été complètement éliminé de Terre-Neuve, et je crains qu'on cherche à nous priver d'un autre service. Je demande à M. Pickersgill maintenant s'il étudiera cette question pour voir si ce que je dis n'est pas vrai.

**M. Pickersgill:** J'étudierai certainement cette question, monsieur.

**M. Peddle:** Je n'en connais pas la raison, mais M. Pickersgill ne semble pas avoir le même intérêt personnel que lorsqu'il était député là-bas. En tous cas, il a peut-être certaines raisons particulières pour ceci, mais

## [Texte]

be some reason for that but in the old days I would say that none of those things would have happened because Mr. Pickersgill, as Minister of Transport, had his finger on the problems of Newfoundland. I will say that much.

But I would appreciate it if you would look into this.

**Mr. Pickersgill:** I would be very very happy to do it and I hope you do not think that as a taxpayer in Glovertown I am uninterested in Newfoundland.

**Mr. Peddle:** No, if I left that impression, I am sorry. But I do say that the post offices were being built in Newfoundland at a great clip—I am making a point, Mr. Chairman.

During those days they were being built and now they are being abandoned. The rail service was being improved but now it is being abandoned. I feel that there is a possibility that there is some move to abandon Air Canada and I would ask you to look into this.

**Mr. Pickersgill:** I will certainly look into the question of degradation, sir.

**Mr. Peddle:** Thank you very much.

**The Chairman:** Mr. McGrath.

• 1735

**Mr. McGrath:** A supplementary, Mr. Chairman. I would like to support what my colleague has said because I have noticed the same gradual decline in the service in the Atlantic Provinces. For example, cookies may not sound very important but if you get on a plane at midnight and there is no meal service and you are travelling on that plane until 10.30 the next morning, these little things are very important. They make the trip a lot more pleasant.

But my supplementary question, Mr. Chairman, is this. Does Air Canada plan on giving up some of its short-haul domestic flights in the Atlantic Provinces? This is a rumour that is around, has been around for a long time and we would like to have some guidance.

**Mr. Pickersgill:** I think the only answer I could give to that is that until a formal application of some kind is made to us, we have no official knowledge of this, but I think everybody does know that Air Canada are going gradually out of their Viscounts and Vanguards and that the kind of aircraft which are going to be flying from now on, unless they go into some other form of small

## [Interprétation]

autrefois aucune de ces choses ne se serait produite parce que M. Pickersgill, comme ministre des Transports, s'intéressait vivement à la province de Terre-Neuve. J'aime-rais bien qu'il nous donne des renseigne-ments.

**M. Pickersgill:** J'espère, monsieur, que comme contribuable de Glovertown, que je ne m'intéresse pas à Terre-Neuve.

**M. Peddle:** Je ne veux pas vous donner cette impression, mais j'affirme que des bureaux de poste ont été construits—c'est un point sérieux, ici, monsieur le président, je m'excuse, je pense que je devrais peut-être retourner à Terre-Neuve, en tous cas, on a construit des bureaux de poste à Terre-Neuve, mais maintenant on les abandonne. On a amélioré le service ferroviaire et on l'a aban-donné, et maintenant il y a une possibilité qu'on abandonne peut-être une ligne d'Air Canada.

**M. Pickersgill:** J'étudierai certainement cette question, monsieur, sans l'ombre d'un doute.

**M. Peddle:** Merci beaucoup.

**Le président:** M. McGrath.

**M. McGrath:** Une question supplémentaire, monsieur le président, je voudrais tout sim-plement appuyer ce que mon collègue vient de dire, parce que j'ai constaté les mêmes lacunes, le même appauvrissement graduel ou déclin du service dans les provinces de l'At-lantique. Par exemple, les biscuits, ce n'est peut-être pas très important, mais si vous montez à bord à minuit, et si vous voyagez jusqu'à 10 heures et demi, c'est important ces choses-là.

Air Canada compte-t-il abandonner les petites envoilées dans les provinces de l'Atlan-tique? Il y a une rumeur qui circule; j'aime-rais avoir des renseignements là-dessus.

**Mr. Pickersgill:** Je pense que la seule réponse que je puisse vous donner à ce sujet, c'est que jusqu'à ce qu'une demande officielle soit présentée à la Commission, nous ne con-naîtrons pas officiellement ce qui se passe, mais tout le monde sait bien que Air Canada va abandonner ses Viscount et ses Vanguard bientôt, et que les appareils que l'on achètera pour remplacer, à moins qu'on achète de plus

## [Text]

aircraft—and that is not impossible but I do not know that they have any such plans—are not very suitable for some of these short flights. That is as far as I could properly go with this. I understand the Committee will have Air Canada before them and it would perhaps be better to ask them.

## [Interpretation]

petits appareils, et ce n'est pas chose impossible, mais je ne sais pas si Air Canada a des plans de ce genre, mais en tous cas, ces avions ne conviendraient pas beaucoup pour ces petits parcours. C'est tout ce que je puis vous dire à ce sujet. Je ne saurais vous en dire plus long. Je crois savoir que le Comité aura les témoins d'Air Canada ici; vous pourrez alors leur poser des questions.

**Mr. McGrath:** Just to pin it down perhaps a little more to your area of responsibility and to get back to Mr. Peddle's question, does the Commission provide inspection services of the airlines in Canada to see that the service is maintained in compliance with regulations? I am not thinking of safety regulations now.

**Mr. Pickersgill:** Not in the way we do with railways because there is a constitutional difference made by Parliament. Safety in the air is the responsibility of DOT, not of CTC. Safety on the rails is the responsibility of the CTC.

**Mr. McGrath:** But I was excluding safety.

**Mr. Pickersgill:** Certainly if their services are not satisfactory, we can suspend or revoke their licence.

**Mr. McGrath:** This is what I am getting at. Do you provide inspection service, for example to see if there is a deterioration in the meal service? Now we have noticed that this changes from time to time and from place to place; that meal services on Air Canada deteriorate to the point where on certain routes in Canada, in the Maritimes and Newfoundland especially, there are times when you cannot eat the food presented to you. Apart from writing to your member of Parliament, who has the authority?

**Mr. Pickersgill:** I always think the best thing is to go to the people who are responsible, and that is Air Canada. But I will certainly pass on what you have said, Mr. McGrath. I am really quite surprised because I have not encountered it personally.

**Mr. McGrath.** You get VIP treatment; we are economy class. There is a difference, you know. They get filets in first class; in economy we usually get TV dinners.

**Mr. Pickersgill:** On the Viscounts everybody goes economy.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**M. McGrath:** Pour revenir à la question de M. Peddle, est-ce que la Commission a fourni des aides du service d'inspection aux lignes aériennes du Canada pour s'assurer que les services sont conformes aux règlements. Je ne pense pas ici aux règlements de sécurité.

**M. Pickersgill:** Pas de la même façon que pour les chemins de fer. Il y a une différence constitutionnelle ici, établie par le Parlement; la sécurité aérienne est une responsabilité du ministère des Transports. En ce qui concerne la responsabilité ferroviaire, ceci relève de la Commission canadienne des transports.

**M. McGrath:** Je ne parlais pas de sécurité.

**M. Pickersgill:** Si les services ne sont pas satisfaisants, nous pouvons suspendre ou révoquer les permis.

**M. McGrath:** Avez-vous un service d'inspection pour voir s'il y a une détérioration des repas, par exemple. Ceci change, évidemment, selon les endroits, et de temps à autres. Les services d'Air Canada, peuvent se détériorer au point qu'à Terre-Neuve, et dans les Maritimes, on ne peut même pas manger les repas qu'on vous sert. Eh bien, qui a donc la responsabilité à ce sujet-là?

**M. Pickersgill:** Je pense qu'il faut toujours s'adresser aux personnes responsables, soit Air Canada. Je communiquerai les renseignements que vous me donnez, monsieur McGrath. Je suis très surpris. Je n'ai pas fait l'expérience d'une telle chose moi-même.

**M. McGrath:** Vous voyagez comme un personnage, mais nous voyageons évidemment en classe touristique. Il y a une différence vous savez. On sert des filets en première classe et dans la classe touristique, on vous donne d'humble repas.

**M. Pickersgill:** Sur les Viscount il n'y a que la classe touristique.

**Le président:** Monsieur Skoberg.

## [Texte]

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, Mr. Pickersgill, very briefly—and I think a yes or no answer might possibly do it—getting back to this application that you have granted Trans-Air, I am confused as to the type of appeal procedure there is, and you are of course recognized as an expert on the National Transportation Act and what is contained therein.

If anyone—let us say the Government of Ontario or anybody else—were to appeal a decision of your Commission, they would do so, I presume, under Section 18. Is that correct?

**Mr. Pickersgill:** That is one avenue of appeal but I am told it is not the only one.

**Mr. Skoberg:** In the event that Ontario appealed a decision, what other section have you under which they might appeal?

**Mr. Pickersgill:** There is an appeal section in the Railway Act as well.

**Mr. Skoberg:** When you granted the franchise for TransAir in this particular air route, was it recognized as a new application or was it an extension of a previous air route? In other words, what I am trying to get at is whether or not...

**Mr. Pickersgill:** You have the judgment on that. The application is set out in the judgment.

**Mr. Skoberg:** Yes, I am looking at it. Yes. But it is a new application. I mean you recognized and considered it as a new application by TransAir for this particular air route. Am I correct in that?

• 1740

**Mr. Pickersgill:** Oh yes. It is not an amendment to the existing licence. It is drafted as an application for a licence in the heading.

**Mr. Skoberg:** All right. If I could just move quickly to the master agency plan on the Canadian National now, known as the Saskatoon Master Agency Plan that Mr. Benjamin has been referring to. Have you an estimate of how many protests you have received to date in regard to this plan?

**Mr. Pickersgill:** No, I do not have any estimate on that.

**Mr. Skoberg:** Could you give me an indication whether, when the decision will be made, there will be public hearings in regard to this application?

## [Interprétation]

**M. Skoberg:** Monsieur Pickersgill, vous pourrez peut-être répondre par oui ou par un non à cette question. Je reviens à cette demande que vous accordez à Trans-Air. Je me demande quel est le titre de procédure d'appel qui existe. Vous êtes connu comme un expert sur la loi nationale des transports. Si quelqu'un, disons le gouvernement d'Ontario ou un autre organisme interjette appel au sujet de la décision de la Commission, je pense qu'on le fera aux termes de l'article 18. Est-ce bien cela?

**M. Pickersgill:** Ce n'est pas la seule façon d'en appeler.

**M. Skoberg:** Si l'Ontario, par exemple, interjetait appel au sujet de la décision, quelles autres dispositions de la Loi pourriez-vous invoquer?

**M. Pickersgill:** Il y a la Loi des chemins de fer aussi, qui a des dispositions d'appel.

**M. Skoberg:** Quand vous avez donné un permis à Trans-Air pour ce parcours aérien, est-ce qu'il avait été reconnu qu'il s'agissait d'une nouvelle demande, ou si c'était une extension d'un permis précédent pour l'exploitation d'un parcours aérien? Autrement dit...

**M. Pickersgill:** Vous avez le jugement à ce sujet. La demande y est mentionnée.

**M. Skoberg:** Oui, mais il s'agit d'une nouvelle demande. Je veux dire que vous l'avez considérée comme une nouvelle demande de Trans-Air pour ce parcours. Est-ce exact?

**M. Pickersgill:** Oui, ce n'est pas un amendement au permis actuel.

**M. Skoberg:** Alors, je passe à la question des plans principaux du CN dont M. Benjamin a parlé. Quelles protestations avez-vous eues à ce sujet?

**M. Pickersgill:** Je n'en sais rien.

**M. Skoberg:** Pouvez-vous nous dire quand la décision sera prise. Y aura-t-il des audiences publiques?

## [Text]

**Mr. Pickersgill:** I will undertake to look into this and let you know. Certainly there will be a public hearing if there is any widespread evidence that the public wants to make representations. I believe in most cases there have been public hearings. There have been a few cases where there were no representations at all and we did not think it was worth putting people to the expense of going to these public hearings. In most of these cases it is ordinary people and often quite poor people who are concerned. You cannot expect them to make written representations. They want to come and be heard and they certainly will be if there is any evidence of any widespread dissatisfaction with the suggestion.

**Mr. Skoberg:** Could you possibly tell me who the gentleman is who is looking into this entire railway safety matter to which you referred a while ago and that is spelled out in your annual brief?

**Mr. Pickersgill:** Normally, I think it is rather a mistake to identify civil servants with this case. He is retired but was employed by us. You can get it by asking a question on the Order Paper. I have no objection. I think it is Mr. MacDonald.

**Mr. Skoberg:** His terms of reference are railway safety specifically.

**Mr. Arbique:** Very definitely. He is the former Director of the Operating Branch of the Railway Transport Committee.

**Mr. Skoberg:** Just a last question, Mr. Chairman. Mr. Pickersgill, in your estimates here on "Professional and Special Services", do you put up for public tender this type of study or research work?

**Mr. Pickersgill:** We ask for proposals from several people.

**Mr. Skoberg:** Invitational or do you put it up for public tender?

**Mr. Pickersgill:** I do not think anybody ever puts these things up for public tender but we do make it publicly known.

**Mr. Skoberg:** How would anyone get on your list of those that may be invited to tender on a particular research project?

**Mr. Pickersgill:** As a matter of fact, early on in the history of the Commission we had a meeting with all the known consultants in

## [Interpretation]

**M. Pickersgill:** Je vous donnerai ces renseignements là. Il y aura certainement des audiences publiques lorsque nous aurons des preuves que le public veut présenter des instances. Je crois que dans la plupart des cas, il y a eu des audiences publiques et dans certains cas, il n'y a pas eu d'instances du tout. Nous n'avons pas pensé que cela valait la peine d'occasionner des dépenses pour ces auditions. Dans la plupart des cas ce sont les pauvres gens qui sont en cause. Je pense qu'on ne peut pas s'attendre à ce que ces gens présentent des mémoires écrits. Ils voudront se présenter et s'il y a évidemment un malaise général, eh bien, nous aurons des audiences.

**M. Skoberg:** Qui est la personne qui s'occupe de la sécurité ferroviaire dont vous avez parlé un peu plus tôt et qui est précisé dans votre mémoire annuel?

**M. Pickersgill:** Normalement, je pense qu'il est inopportun d'identifier les fonctionnaires. Il s'agit d'un fonctionnaire à la retraite qui a été employé par nous. Vous pourriez poser la question au Feuilleton. Il s'agit de M. Mac Donald dans ce cas-ci, et j'ai pas d'objection à préciser son nom.

**M. Skoberg:** Son mandat porte sur la sécurité ferroviaire.

**M. Arbique:** Oui, c'est l'ancien directeur de l'exploitation ferroviaire.

**M. Skoberg:** Une dernière question, monsieur le président. Monsieur Pickersgill, dans vos crédits ici, en ce qui concerne les services professionnels et spéciaux, je puis vous poser cette question: est-ce que vous demandez des soumissions publiques pour ces recherches?

**M. Pickersgill:** Nous demandons à plusieurs personnes de nous faire des propositions.

**M. Skoberg:** Est-ce que ce sont des soumissions publiques ou ce sont des invitations?

**M. Pickersgill:** Je pense que ces questions-là ne sont jamais mises en adjudication, mais nous les faisons connaître publiquement.

**M. Skoberg:** Comment alors quelqu'un pourrait-il être inscrit sur votre liste de ceux qui pourraient être invités à présenter des soumissions sur un projet de recherche ou un travail de recherche?

**M. Pickersgill:** Je pense que nous avons eu une réunion de la Commission il y a longtemps et tous les conseils, dans le domaine

## [Texte]

the transport field in Canada. There were a number of people from outside Canada who came and we explained the whole procedure.

**Mr. Skoberg:** How do new ones get cut in on this, sir?

**Mr. Pickersgill:** Most of them are exceedingly enterprising people. They come and see us. They send us their brochures. We soon get to know about them.

**Mr. Skoberg:** Just to correct the record, I believe there are some departments of the government that do ask for public tenders in quite a few areas.

**Mr. Pickersgill:** In our field we comb the country for Canadians and even at that in many areas we have to get American consultants associated with them in order to get the necessary expertise. This is something I regret very much. I hope via our educational programs we can do something to rectify this.

**Mr. Skoberg:** In view of your statement just a few moments ago about the problem of trying to get university courses instituted and also qualified people to take that type of a transportation course, do you not think it might be proper to hold in abeyance all the further branch-line and passenger abandonments until we do have expertise in these particular departments?

**Mr. Pickersgill:** I think it is the duty of the public servants to carry out the law as it is, and it is the duty of Parliament to change the law if they want to.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Just a quick question on Mr. Skoberg's question about the Saskatoon Master Agency. Would you have any, even a rough approximation as to about when you would be holding hearings if they are to be held? In another month or two months?

**Mr. Pickersgill:** I do not think it is on the schedule yet, but I will try to find out and let you know.

• 1745

**Mr. Benjamin:** May I make a request through you, Mr. Chairman, to these gentlemen. Avoid the month of May and the first week of June because farm operations will be in full swing.

**Mr. Pickersgill:** I think I will give you an understanding right here and now that it will not be held during that period.

## [Interprétation]

des transports au Canada et d'ailleurs ont été mis au courant de la situation.

**M. Skoberg:** Mais comment les nouveaux, sont-ils mis au courant?

**M. Pickersgill:** Il s'agit de personnes qui ont beaucoup d'initiative et qui viennent nous voir. Ils nous envoient leurs brochures. Enfin, nous les connaissons tout simplement.

**M. Skoberg:** Il y a certains ministères du gouvernement qui demandent des soumissions dans certains secteurs dans ce domaine. Est-ce juste?

**M. Pickersgill:** Dans notre domaine, nous scrutons le pays, si vous voulez, pour trouver les spécialistes ou les conseillers dans le domaine des transports. Dans certains cas, nous devons employer des experts-conseils américains, mais j'espère que nos programmes d'éducation pourront remédier à cette lacune.

**M. Skoberg:** Étant donné cette déclaration que vous venez de faire, au sujet du problème d'obtenir des cours universitaires dans le domaine des transports et afin d'obtenir des compétences qui pourraient suivre ces cours, est-ce que vous ne pensez pas qu'il serait juste de garder en réserve tout abandon de ligne jusqu'à ce que nous ayons des spécialistes dans ce domaine.

**M. Pickersgill:** Je pense que c'est le devoir des fonctionnaires d'exécuter les lois et que le Parlement a la charge de les modifier, s'il y a lieu.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Une brève question, monsieur le président. En ce qui concerne la station principale de Saskatoon, savez-vous quand auront lieu les audiences publiques? Est-ce que c'est dans un mois ou dans deux mois?

**M. Pickersgill:** Je ne crois pas que ce soit précisé, mais j'essaierai de le savoir et je vous transmettrai ce renseignement.

**M. Benjamin:** Puis-je, monsieur le président, par votre entremise, demander à M. Pickersgill, d'éviter le mois de mai et la première semaine de juin, parce que l'exploitation agricole bat alors son plein?

**M. Pickersgill:** En tout cas, je puis dire que ce sera pas au cours de la campagne agricole.

## [Text]

**Mr. Benjamin:** Mr. Lang hopes there will be summer fallowing instead of seeding.

**Mr. Pickersgill:** Yes, I know. After all I was brought up on the Prairies.

**The Chairman:** Mr. McGrath.

**Mr. McGrath:** Mr. Chairman, I will apologize if these questions have been put before but I have checked with my colleagues and to the best of our knowledge they have not been. Has the Commission requested and received a five-year plan from the CNR of their operations in the Atlantic Provinces particularly? There is a great deal of concern expressed over what seems to be a planned phase-out of many services.

**Mr. Pickersgill:** Not to my knowledge but I will enquire whether there is any plan.

**Mr. McGrath:** There has been a request in the House for this as well, but I think that would come under your terms of reference.

**Mr. Pickersgill:** I will find out.

**Mr. McGrath:** Just to support that request, Mr. Chairman, we are concerned for example over a planned phase-out of still additional services in Newfoundland. There have been additional lay-offs in Newfoundland. We heard the questions about the Ocean Limited. We are also concerned over the future of the coastal service in Newfoundland. For example, it is reasonably common knowledge that the CNR on a planned basis are reducing their coastal services in Newfoundland even though there is still a continuing need for them.

**Mr. Pickersgill:** I wonder if you would not mind directing that to the Department of Transport when they appear. The coastal service is in the Department of Transport.

**Mr. McGrath:** I beg your pardon. You have no jurisdiction over coastal services?

**Mr. Pickersgill:** Except to the extent that we have jurisdiction over rates.

**Mr. McGrath:** Well, regarding rates then.

**Mr. Pickersgill:** And I do not think we exercise it in Newfoundland.

**Mr. McGrath:** Perhaps, I could get on to another area which may come directly under your jurisdiction, sir. The CN recently announced plans to have their Eastern Newfoundland-Nova Scotia ferry stop at the

## [Interpretation]

**M. Benjamin:** M. Lang espère que ce sera une période de jachère et non d'ensemencement.

**M. Pickersgill:** Oui, je le sais. J'ai été élevé dans les Prairies.

**Le président:** Monsieur McGrath.

**M. McGrath:** J'ai vérifié avec mes collègues. Est-ce que la Commission a demandé et reçu un plan quinquennal du CN en ce qui concerne son exploitation dans les provinces de l'Atlantique parce qu'on se fait beaucoup de soucis là-bas au sujet de la disparition de plusieurs services?

**M. Pickersgill:** Pas que je sache, mais je vais me renseigner davantage.

**M. McGrath:** On a posé une telle question à la Chambre. Je pense que ceci relève de votre mandat.

**M. Pickersgill:** J'irai aux renseignements.

**M. McGrath:** En tout cas, pour appuyer cette demande, monsieur le président, on nous parle de disparition de services à Terre-Neuve. On nous parle de l'Océan Limitée et je m'inquiète aussi du service côtier à Terre-Neuve. Par exemple, on sait d'une façon générale que le CN réduit son service côtier à Terre-Neuve, même s'il existe encore un besoin pour ces services.

**M. Pickersgill:** J'espère que vous pourrez poser ces questions au ministère des Transports. Les services côtiers relèvent du ministère des Transports.

**M. McGrath:** Donc vous n'avez aucune compétence sur les services côtiers?

**M. Pickersgill:** Sauf que nous avons évidemment un pouvoir en ce qui concerne les taux.

**M. McGrath:** Oui, en ce qui concerne les taux.

**M. Pickersgill:** Mais je me demande même si nous exerçons ces pouvoirs, à Terre-Neuve.

**M. McGrath:** Ceci peut relever de votre compétence directement, monsieur. Le CN a annoncé des plans récemment en vue de faire en sorte que le traversier du Cap-Breton et de Terre-Neuve fasse escale à l'île française de

## [Texte]

French Island of St. Pierre. Has this been officially brought to the attention of the Commission?

**Mr. Pickersgill:** Those areas are under the jurisdiction of the Department of Transport.

**Mr. McGrath:** All right. I will try one again. The reason for the proposed stop at St. Pierre is because of a lack of patronage of the service. It is widely felt that the service is not patronized more because of the excessively high rates for both passengers and automobiles. Has there been any move by the Commission to review the rates on this service with the view to increasing the patronage?

**Mr. Pickersgill:** I would like to give a completely truthful answer to that question, Mr. McGrath. Because many services and all the private-subsidized services are under our jurisdiction and the Canadian National services are under the jurisdiction of DOT we do consult about any proposed changes. Beyond that I do not think it would be proper for me to go because this is a matter which the Minister of Transport and the government as a whole would deal with in the final analysis.

**Mr. McGrath:** I see. I have already corresponded with Mr. Pickersgill on subsidies. I would like him to say just for the record that there are a number of ferry services that come under your jurisdiction on which subsidies are paid. There are a number of them in Newfoundland, one in your former constituency and there is one in my constituency.

**Mr. Pickersgill:** An important one.

**Mr. McGrath:** Well, I am not as knowledgeable about that constituency as you are, sir, for obvious reasons. I am thinking of the one in my own district of Bell Island where the only industry there is phased out and you have a very serious welfare problem and so on and where most of the people have to either go elsewhere to work or commute to the local mainland. There has been continuous pressure both on myself as a member and on the government, for a reduction in the rates. Could you comment on this?

**Mr. Pickersgill:** I wrote you a letter and I think you have just received it.

**Mr. McGrath:** Yes, I did. Thank you very much.

## [Interprétation]

Saint-Pierre. Est-ce que ceci a été signalé à la Commission?

**M. Pickersgill:** Cela relève du ministère des Transports.

**M. McGrath:** J'essaierai de nouveau. La raison de cette escale à Saint-Pierre, c'est parce qu'il n'y a pas suffisamment de clientèle, et on estime d'une façon générale que s'il n'y a pas suffisamment de clients, c'est parce que les taux sont trop élevés pour les passagers, pour les automobiles. Est-ce qu'il y a eu certaines initiatives prises par la Commission en vue de réviser les tarifs de ces services, en vue d'encourager ou d'augmenter le nombre de voyageurs à bord de ces navires?

**M. Pickersgill:** Je voudrais pouvoir vous répondre de façon aussi complète que possible. Et je ne pourrai vous dire qu'une seule chose. Comme il y a un nombre de services qui sont sous notre juridiction, tous les services privés subventionnés, les services du CN, dépendent du ministère des Transports. Nous avons des consultations bien sûr avec ce Ministère. En dehors de cela, je ne pense pas pouvoir dire quoi que ce soit de plus car il appartient au ministre des Transports et au gouvernement, en dernière analyse, de trancher la question.

**M. McGrath:** Dans le domaine des subventions, j'ai déjà échangé des lettres avec M. Pickersgill à ce sujet. Je voudrais simplement dire ceci pour le compte rendu. Il y a un certain nombre de services de traversiers sous votre juridiction qui sont subventionnés, il y en a plusieurs à Terre-Neuve, il y en a un dans votre ancienne circonscription, un autre dans la mienne.

**Mr. Pickersgill:** Il est important.

**M. McGrath:** Je ne connais pas aussi bien votre circonscription. A Belle-Ile, dans ma circonscription, il y a un problème; la seule industrie a été supprimée. Il y a des problèmes de services sociaux, d'assistance. Les gens doivent se rendre sur le continent pour travailler et il y a eu des pressions, aussi bien de ma part, en tant que député, que de la part du gouvernement pour que les tarifs soient réduits. Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

**Mr. Pickersgill:** Je viens de vous écrire, vous avez dû recevoir ma lettre.

**M. McGrath:** Oui, en effet. Je vous remercie beaucoup.

[Text]

• 1750

**Mr. Pickersgill:** I apologize for taking so long to write it but I had hoped to have a more definite answer. The Treasury Board requested us to have an interdepartmental committee make a review of all the subsidized ferry and steamship services in Canada. I had hoped and rather expected that that work would have been completed a little faster than it has been. It is very near the completion now. The representations with respect to this matter have been taken into account and I do not say necessarily, Mr. McGrath, that they will have to wait for the over-all review because I am trying to get a determination just as quickly as I can.

There is also the possibility of having a service available for a longer period in the day.

**Mr. McGrath:** That is fine.

**Mr. Pickersgill:** That is under active consideration.

**Mr. McGrath:** I take it that being a Newfoundland you are giving this particular service special consideration, because of the very special circumstances.

**Mr. Pickersgill:** We are very concerned about it as you know.

**Mr. McGrath:** Yes.

**Mr. Pickersgill:** I think you will agree that when I was a member of the government I was very concerned about this. I am not less concerned because I am not a member of the government.

**Mr. McGrath:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Shall Vote 55 carry?

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, I have one quick question. What is "Information" under operating expenditures. Is that Information Canada?

**Mr. Pickersgill:** No. It is that gentleman with the blue shirt.

**Mr. Skoberg:** There are quite a few with blue shirts on today. I would like to know.

**Mr. Pickersgill:** Well, we have a very, very small information, as you will see from the vote.

**Mr. Skoberg:** With the new Information Canada, will inquiries from the public be funnelled through Information Canada and will

[Interpretation]

**M. Pickersgill:** Je m'excuse d'avoir mis si longtemps à vous écrire, mais j'espérais pouvoir obtenir une réponse plus précise. Le Conseil du Trésor nous a demandé de faire une étude au sein d'un comité interministériel de tous les services subventionnés au Canada et j'espérais, je pensais que cette étude serait terminée un peu plus rapidement que cela a été le cas. Cette étude est presque terminée maintenant et les observations formulées à ce sujet n'ont certainement pas été oubliées. Je ne pense pas qu'il faille attendre l'ensemble de cette révision car on essaie d'obtenir une décision aussi rapidement que possible.

Il y a aussi la possibilité de faire prolonger les services plus longtemps dans la journée.

**M. McGrath:** Très bien.

**M. Pickersgill:** Cela est activement à l'étude.

**M. McGrath:** Je dirais donc qu'étant Terreneuvien vous étudiez de façon très particulière ce service en raison de conditions très spéciales.

**M. Pickersgill:** Comme vous le savez très bien, cela m'intéresse beaucoup.

**M. McGrath:** Oui.

**M. Pickersgill:** Lorsque j'ai été membre du gouvernement, je me préoccupais beaucoup de cette question. Mais cela ne m'inquiète pas moins maintenant que je n'y suis plus.

**M. McGrath:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Le Crédit 55 est-il adopté?

**M. Skoberg:** Une petite question. Les frais d'information...s'agit-il d'Information Canada?

**M. Pickersgill:** Non. Il s'agit du monsieur à la chemise bleue.

**M. Skoberg:** Nous sommes assez nombreux à avoir des chemises bleues aujourd'hui. J'aimerais savoir.

**M. Pickersgill:** Comme vous le verrez d'après le crédit, nous avons très peu de services d'information.

**M. Skoberg:** Avec Information Canada, est-ce que vous communiquerez avec le public par l'intermédiaire d'Information Canada?

## [Texte]

your Department then have to funnel your information through the central agency?

**Mr. Pickersgill:** I would not have thought so. We are carrying out some very specialized functions.

**Mr. McGrath:** Yes.

**The Chairman:** Does Vote 55 carry?

Vote 55 agreed to.

**The Chairman:** Does Vote 60 carry?

**Mr. Skoberg:** I have one question on that. I wonder if Mr. Pickersgill would provide the Committee with a list of the universities receiving grants.

**Mr. Pickersgill:** Yes.

**Mr. Skoberg:** I will not take the time now.

**An hon. member:** And other organizations.

**Mr. Pickersgill:** Yes, we would be very happy to do that.

Vote 60 agreed to.

**The Chairman:** This completes the Estimates of the Canadian Transport Commission for the fiscal year ending March 31, 1971.

**Mr. Pickersgill:** I wonder if I might express my appreciation, Mr. Chairman, to members of the Committee for the interest they have shown and the useful suggestions they have made in a number of cases for further work by the Commission and for their consideration throughout the day. I must say that I have found the day more pleasant than I had expected to. I am also very grateful to you for adjourning now because I am supposed to meet my wife for a swim in five minutes.

**The Chairman:** We will adjourn to the call of the Chair.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, may I say something before the Committee does adjourn? It has nothing to do with this. I do not want to propose a motion or anything. In view of the fact that we have the CNR financing as a term of reference as well as the CNR pension fund, I wondered if you would request that the Mercer Report be made available and made public so that the Committee could actually be looking at this report.

## [Interprétation]

Est-ce que votre ministère devra passer par cet organisme central?

**M. Pickersgill:** Je ne le pense pas. Nous remplissons des fonctions excessivement spécialisées.

**M. McGrath:** Oui.

**Le président:** Le Crédit n° 55 est-il adopté?

Le crédit 55 est adopté.

**Le président:** Le Crédit 60 est-il adopté?

**M. Skoberg:** Monsieur Pickersgill peut-il donner au Comité une liste des universités qui reçoivent des subventions?

**Mr. Pickersgill:** Oui.

**M. Skoberg:** Je ne consacrerai pas de temps à cette question.

**Une voix:** Et les autres organisations.

**Le président:** Nous serions très heureux de le faire.

Le Crédit 60 est adopté.

**Le président:** Voilà qui termine l'étude du budget de la Commission canadienne des transports pour l'année financière se terminant le 31 mars 1971.

**M. Pickersgill:** Je voudrais exprimer mes remerciements, monsieur le président, aux membres du Comité pour l'intérêt qu'ils ont manifesté et pour les suggestions utiles qu'ils ont faites dans un certain nombre de cas, suggestions qui feront l'objet de travaux de la Commission. Je les remercie pour leur amabilité toute la journée. J'ai trouvé la journée beaucoup plus plaisante que je ne m'y attendais. Je vous remercie de lever la séance maintenant car je suis censé aller nager avec ma femme dans cinq minutes.

**Le président:** Nous ajournerons à l'appel du président.

**M. Skoberg:** Un mot avant que le Comité ne lève la séance. Je n'ai pas l'intention de proposer une motion mais, étant donné que nous devons étudier le financement et le fonds de pension du CN, pourriez-vous demander si le rapport Mercer sera mis à notre disposition et à celle du public de façon que le Comité puisse examiner ce rapport.

[Text]

**The Chairman:** As soon as they can.

**Mr. Skoberg:** Well, at the present time the newspaper reports say that it is confidential and I do not think anyone got one. Could you look into it?

**The Chairman:** I think they are being printed right now and they should be out soon.

[Interpretation]

**Le président:** Dès que nous le pourrons.

**M. Skoberg:** D'après un article que j'ai lu dans les journaux, c'est confidentiel. Personne n'en a un exemplaire pour l'instant. Pourriez-vous y voir?

**Le président:** Ce rapport est sous presse. Nous devrions l'avoir bientôt.

---

Queen's Printer for Canada, Ottawa, 1970  
Imprimeur de la Reine pour le Canada, Ottawa, 1970

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Deuxième session de la

Twenty-eighth Parliament, 1969-70

vingt-huitième législature, 1969-1970

STANDING COMMITTEE

ON

LIBRARY

MAY 22 1970

COMITÉ PERMANENT

UNIVERSITY

OF TORONTO

DES

**TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS      TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS**

*Chairman*

H.-Pit Lessard

*Président*

MINUTES OF PROCEEDINGS  
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET  
TÉMOIGNAGES

**No. 19**

TUESDAY, APRIL 7, 1970

LE MARDI 7 AVRIL 1970

*Respecting*

*Concernant*

Estimates of the National Harbours Board  
for the fiscal year ending March 31, 1971.

Budget des dépenses du Conseil des ports  
nationaux pour l'année se terminant le  
31 mars 1971.

**WITNESSES—TÉMOINS**

(See Minutes of Proceedings)

(Voir les Procès-verbaux)

STANDING COMMITTEE  
ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

COMITÉ PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES  
COMMUNICATIONS

Allmand,  
Benjamin,  
Corbin,  
Forget,  
Godin,  
Horner,  
Howe,  
Macquarie,  
McCleave,  
Peddle,  
Perrault,  
Portelance,  
Pringle,  
Rock,  
Skoberg,  
Smith (*Saint-Jean*)  
Trudel,  
Valade.—(20)

### (Quorum 11)

*Le greffier du Comité,*  
Robert Normand,  
*Clerk of the Committee.*

Pursuant to Standing Order 65 (4) (b)

Conformément à l'article 65 (4) (b) du Règlement.

Mr. Perrault replaced Mr. Sulatycky on March 19, 1970.

M. Perrault remplace M. Sulatycky, le 19 mars 1970.

Mr. Allmand replaced Mr. Blouin on April 6, 1970.

M. Allmand remplace M. Blouin, le 6 avril  
1970.

Mr. Trudel replaced Mr. Serré, on April 6, 1970.

M. Trudel remplace M. Serré, le 6 avril 1970.

Mr. Portelance replaced Mr. Breau, on April 6, 1970.

M. Portelance remplace M. Breau, le 6 avril 1970.

[Text]

## MINUTES OF PROCEEDINGS

Tuesday, April 7, 1970  
(41)

The Standing Committee on Transport and Communications met at 10:15 a.m. this day. The Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presided.

*Members present:* Messrs. Allmand, Corbin, Forget, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), McCleave, Peddle, Perrault, Portelance, Pringle, Rock, Smith (*Saint-Jean*), Turner (*London-Est*) – (14).

*Other members present:* Messrs. Bell, Loiselle.

*Witnesses:* From the National Harbours Board: Messrs. H. A. Mann, Chairman; L. R. Talbot, Vice-Chairman; J. E. Lloyd, Member; L. R. Stratton, Chief Engineer.

Pursuant to its Order of Reference of Wednesday, February 18, 1970, the Committee proceeded to the consideration of the National Harbours Board Estimates for the fiscal year ending March 31, 1971.

The Chairman introduced Mr. H. A. Mann who gave some explanations on the origin of the Board, a summary of the work done in the last year and a summary of the projects to be undertaken.

Mr. Mann then introduced Mr. J. E. Lloyd who gave some general explanations on the Estimates now before the Committee.

Mr. Mann, assisted by officials of the Board, was questioned thereon.

With the questioning of witnesses continuing, the Chairman called for motions for the election of a Vice-Chairman.

Moved by Mr. Pringle, seconded by Mr. Howe,

[Traduction]

## PROCÈS-VERBAL

Le mardi 7 avril 1970  
(41)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 10h 15. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

*Députés présents:* MM. Allmand, Corbin, Forget, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), McCleave, Peddle, Perrault, Portelance, Pringle, Rock, Smith (*Saint-Jean*), Turner (*London-Est*) – (14).

*Autres députés présents:* MM. Bell et Loiselle.

*Témoins:* Du Conseil des ports nationaux: MM. H. A. Mann, président; L. R. Talbot, vice-président; J. E. Lloyd, membre; L. R. Stratton, ingénieur en chef.

Conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 18 février 1970, le Comité entreprend l'étude du Budget des dépenses du Conseil des ports nationaux pour l'année financière se terminant le 31 mars 1971.

Le président présente M. H. A. Mann qui explique un peu l'origine du Conseil, résume les travaux faits l'an dernier et les projets futurs.

M. Mann présente ensuite M. J. E. Lloyd qui donne quelques explications d'ordre général sur le Budget des dépenses qu'il étudie le Comité.

M. Mann, aidé des fonctionnaires du Conseil, répond aux questions des députés.

L'interrogatoire des témoins se poursuivant, le président invite les propositions pour l'élection d'un vice-président.

M. Pringle propose, appuyé par M. Howe,

That Mr. Charles Turner be elected Vice-Chairman of this Committee.

On motion of Mr. Smith (*Saint-Jean*), seconded by Mr. McCleave,

*Resolved*,—That nominations do now close.

The question being put on the first motion, it carried unanimously.

The questioning of witnesses being resumed and concluded on the Estimates of the National Harbours Board, items 65 (\$500,000.); 70 (\$500,000.); 75 (\$1,200,000.) and L80 (\$9,885,000.) were severally carried.

The Chairman thanked Mr. Mann and the officials of his Board for the information given and they were allowed to retire.

At 12:50 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

—Que M. Charles Turner soit élu vice-président du Comité.

M. Smith (*Saint-Jean*) propose, appuyé par M. McCleave, et

*Il est résolu*, —Que les mises en nomination sont terminées.

Mise aux voix, la première motion est adoptée à l'unanimité.

L'interrogatoire des témoins est repris et terminé sur le Budget des dépenses du Conseil des ports nationaux; les crédits 65 (\$500,000.); 70 (\$800,000.); 75 (\$1,200,000.) et L80 (\$9,885,000.) sont adoptés respectivement.

Le président remercie M. Mann et les fonctionnaires du Conseil des renseignements qu'il ont fournis et leur permet de se retirer.

A 12h 50 de l'après-midi, la séance du Comité est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité,  
Robert Normand,  
Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, April 7, 1970

• 1015

**The Chairman:** Gentlemen, we do not have a quorum yet but I think the rules permit us to sit to receive evidence. This morning we are discussing the estimates of the National Harbours Board. I will ask Mr. Mann to give us a short statement and then we will follow with the question period. Mr. Mann.

**Mr. H. A. Mann (Chairman, National Harbours Board):** Mr. Chairman and members of the Committee, my colleagues and I are pleased to be able to meet with the Committee once again. The purpose of our presence before you today is to present to you the 1970-71 estimates of the National Harbours Board.

Present here today are my colleagues, Mr. L. R. Talbot, Vice-Chairman of the Board, and Mr. J. E. Lloyd, Member of the Board. With us are Mr. T. M. Bryson, the Board's Chief Administrative Officer; Mr. L. R. Stratton, Chief Engineer; Mr. J. F. Finlay, Legal Counsel; Mr. F. B. Ellam, Director of Financial Services; Mr. A. D. Duckett, Director of Public Relations, and Mr. Roger Saint-Jean, Secretary of the National Harbours Board.

The National Harbours Board is an agency corporation set up under the National Harbours Board Act of 1936 as amended from time to time. It was originally entrusted with the administration of the ports of Halifax, Saint John, Chicoutimi, Quebec, Trois-Rivières, Montréal and Vancouver but has had transferred to it over the years the ports of Churchill, St. John's, Nfld., Belledune, N.B., as well as installations at Prescott and Port Colborne in Ontario. There have also been enlargements of the original harbour limits of several ports and the Board was furthermore given responsibilities some years ago for the construction and administration of the Champlain Bridge in addition to the administration of the Jacques Cartier Bridge in Montreal.

The Board itself consists of four members. There is currently a vacancy due to the retirement, after 14 years of loyal service, of Mr. E. J. Alton. At its headquarters in Ottawa, the Board performs financial, secretarial, legal, engineering, traffic, economics, research and development, personnel, public relations and police and security functions for the entire organization. These are in the nature of specialist services which are available to the individual ports in the National Harbours Board system. These ports operate under a decentralized concept under with the port

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 7 avril 1970

**Le président:** Messieurs, nous n'avons pas encore le quorum, mais je crois que le règlement nous permet de siéger afin d'entendre les témoignages apportés. Ce matin, nous étudions le budget du Conseil des ports nationaux. Je vais demander à M. Mann de nous présenter un bref exposé puis nous continuerons par la période consacrée aux questions. Monsieur Mann.

**M. H. A. Mann (président, Conseil des ports nationaux):** Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, mes collègues et moi-même sommes heureux de vous rencontrer une fois de plus. Nous sommes ici aujourd'hui pour vous présenter le budget de 1970-1971 du Conseil des ports nationaux.

Nous avons aujourd'hui avec nous mes collègues: le vice-président du conseil: M. L. R. Talbot ainsi qu'un membre du conseil M. J. E. Lloyd. Nous avons aussi avec nous l'agent en chef du service administratif du conseil, M. T. M. Bryson; l'ingénieur en chef: M. L. R. Stratton; le conseiller juridique: M. J. F. Finlay; le directeur des services financiers: M. F. B. Ellam; le directeur des relations publiques, M. A. D. Duckett et le secrétaire du Conseil des ports nationaux: M. Roger Saint-Jean.

Le Conseil des ports nationaux est une corporation de propriétaires qui a été établie en vertu de la Loi sur le Conseil des ports nationaux, Loi qui est modifiée de temps à autre. A l'origine, on avait confié au Conseil l'administration des ports d'Halifax, de Saint-Jean, de Chicoutimi, de Québec, de Trois-Rivières, de Montréal et de Vancouver, mais on y a ajouté par la suite les ports de Churchill, Saint-Jean (Terre-Neuve), Belledune (N.-B.) ainsi que les installations de Prescott et de Port Colborne en Ontario. On a aussi élargi les limites qui avaient été fixées à l'origine pour plusieurs ports et, en outre, le Conseil a reçu, il y a quelques années, la responsabilité de s'occuper de la construction et de la gestion du pont Champlain en plus de l'administration du pont Jacques Cartier à Montréal.

Le Conseil lui-même se compose de quatre membres. Il y a actuellement une place libre à la suite du départ, après quatorze ans de services loyaux de M. E. J. Alton. A son bureau central d'Ottawa, le Conseil s'occupe de finances, de secrétariat, de questions juridiques de génie, de trafic, d'économie, de recherches et de perfectionnement, de questions touchant le personnel, de relations publiques, ainsi que de police et de sécurité pour l'organisation dans son ensemble. Ces fonctions représentent des services spécialisés mis à la disposition des ports en particulier dans le cadre du

## [Text]

managers have the responsibility for the day-to-day operation of the ports. The Port Managers under this concept are charged with the efficient functioning of their harbours. Local management has the primary duty to prepare plans for the need of the harbours and of maintaining liaison with all local interests in their ports.

Since we last had the honour of appearing before your Committee in March 1969, the first phase of the development of the Roberts Bank complex of the Port of Vancouver has been completed. This phase was designed for the accommodation of coal exports to Japan and, along with the terminals in Burrard Inlet itself, provides efficient facilities for a major Canadian bulk export.

The development of container terminals at some of our major harbours is proceeding well. Canada's first container terminal at Montreal has been in operation since October 1968. Additional container facilities are already in operation or are being provided at Quebec, Saint John, Halifax and Vancouver.

Coming to the 1970-1971 estimates themselves, total estimated capital expenditures of the National Harbours Board will amount to \$32,449,000 in 1970-71. Of this sum, \$20,564,000 will be drawn from National Harbours Board funds and \$9,885,000 provided by loan votes. Of the \$2,000,000 included for budgetary expenditures, \$1,200,000 is for the St. Charles River project, leaving \$800,000 for harbour capital expenditures. The total vote of \$32,949,000 includes \$500,000 for the operating deficit of the Jacques Cartier Bridge.

Principal projects to be undertaken by the Board fall into two categories: (1) construction and modernization of facilities for general cargo handling, (2) reclamation of land sites with deep water access, primarily for bulk cargoes. Work in the first category will be carried out at Halifax, Saint John, Quebec, Montreal and Vancouver, where container terminals are being developed. In the second category, major land reclamation projects will be undertaken at Beauport Flats, Quebec, and Roberts Bank, Vancouver.

In addition to essential harbour work, the Board estimates include provision for the construction of retaining walls on the St. Charles River at Quebec and engineering studies in respect of a new crossing at Burrard Inlet, Vancouver.

## [Interpretation]

système du Conseil des ports nationaux. L'exploitation de ces ports se base en principe sur une décentralisation qui laisse au directeur du port la responsabilité du fonctionnement quotidien de ceux-ci. Les directeurs de ports, en vertu de cette conception, doivent s'occuper de l'exploitation rentable de leurs ports. La direction locale a pour principal fonction de préparer des plans en vue de répondre aux besoins des ports ainsi que d'assurer la liaison, au sein de leurs ports, avec tous les intérêts locaux.

Depuis mars 1969, date à laquelle nous avons eu la privilége de comparaître devant votre Comité, la première étape de l'aménagement du complexe Roberts Bank du port de Vancouver s'est terminée. Ces travaux avaient pour objet de permettre le stockage du charbon destiné à l'exportation au Japon et, concrètement avec les terminus de Burrard Inlet eux-mêmes constituent des installations efficaces pour l'exportation en vrac d'un produit canadien essentiel.

La construction de terminus pour les conteneurs dans certains de nos ports principaux, est en bonne voie. Le premier terminal pour conteneurs à Montréal a été inauguré en octobre 1968. D'autres installations pour le transport des conteneurs sont déjà prêtes ou sont en voie de réalisation à Québec, Saint-Jean, Halifax et Vancouver.

Pour en revenir au budget de 1970-1971 lui-même, l'ensemble des prévisions budgétaires pour les dépenses d'immobilisation du Conseil des ports nationaux s'élèvera à 32,449,000 dollars en 1970-1971, dont 20,564,000 dollars proviendront du fonds du Conseil des ports nationaux et 9,885,000 dollars proviendront de crédits pour prêts. Des 2 millions de dollars prévus au titre des dépenses budgétaires, 1,200,000 dollars iront au projet de la rivière Saint-Charles, ce qui laisse 800,000 dollars au titre des dépenses d'investissement pour les ports. L'ensemble du crédit de 32,949,000 dollars comprend 500,000 dollars pour combler le déficit d'exploitation du pont Jacques-Cartier.

Les principaux projets qui seront entrepris par la commission se classent en deux catégories: premièrement, la construction et la modernisation des installations qui servent à la manutention de cargaisons de toutes sortes; deuxièmement: la récupération de sites terrestres possédant un accès en eaux profondes principalement destinés au transport des cargaisons en gros. Les travaux, dans cette première catégorie, seront effectués à Halifax, Saint-Jean, Québec, Montréal et Vancouver où des terminus pour le transport des conteneurs, sont en voie d'être installés. Dans la deuxième catégorie, d'importants projets de récupération de terrains seront entrepris à Beauport Flats, à Québec et à Roberts Bank, à Vancouver.

Outre ces travaux portuaires essentiels, les prévisions budgétaires du Conseil comprennent une disposition visant la construction de murs de soutènement le long de la rivière Saint-Charles à Québec et des études techniques concernant une nouvelle traverse à Burrard Inlet, Vancouver.

**[Texte]**

With these introductory remarks I would like to call now on my colleague, Mr. J. E. Lloyd, C.A., who will, with your permission, take you through the figures in the estimates.

**The Chairman:** Mr. Lloyd.

**Mr. J. E. Lloyd (Member, National Harbours Board):** Mr. Chairman and gentlemen, the Chairman of the National Harbours Board has touched on the main information in the light of the expenditure plans for 1970-71. It might help you if I offer as an explanation that the Harbours Board planned expenditures are for the calendar year 1970 but you will note that the Estimates so provide that information. In other words, we are into the year of expenditure now for the National Harbours Board and these expenditures are planned to take place between January 1, 1970 to the end of December 1970 but they are reported in the fiscal year 1970-71.

**The Chairman:** Mr. Lloyd, if you allow me, I think it might be a good idea to tell the Committee which items we have to vote on. We have Votes 65, 70, 75 and L80 which you will find on page 24-66. Carry on, Mr. Lloyd.

**Mr. Lloyd:** On page 24-66 as the Chairman has noted, are the four which he has just recited: Vote 65, Vote 70, Vote 75, and Vote L80. It might expedite matters if you were to turn to page 24-68 where you will get some idea of the total expenditures by looking in the Proposed Estimates columns under the classifications of Operating Expenditures, Capital Expenditures, Total Budgetary Expenditures and the Loans, Investments and Advances.

You will find under the Operating Expenditures that the proposed Estimates for \$500,000 are to cover the deficit in the Jacques Cartier Bridge in Montreal. I might offer by way of explanation that the National Harbours Board operating expenditures are met from its operating revenue so this is why you get a little departure here from the normal departmental Estimates. We do not provide in these statements details of our operating expenditures because they are provided for from our operating revenues.

The next item would be in the Capital Expenditures side. The proposed Estimates for budgetary expenditures in 1970-71 at the ports total, \$7,076 million of which \$5.076 million will be provided from the Board's own funds. The next character of expenditure is from funds provided by way of loans and which are not a budgetary appropriation. They are Loan Votes under the Estimates and in the last column you will

**[Interprétation]**

Après avoir présenté ces remarques préliminaires, je me permets maintenant de passer la parole à mon collègue, M. J. E. Lloyd, comptable agréé, qui, avec votre permission, fera l'étude des chiffres prévus dans ce budget.

**Le président:** Monsieur Lloyd.

**M. J. E. Lloyd (membre du Conseil des ports nationaux):** Monsieur le président, messieurs, le président du Conseil des ports nationaux vous a donné des renseignements généraux concernant les programmes de dépenses pour l'année 1970-1971. Ce serait peut-être utile de vous dire que les dépenses prévues par le Conseil des ports nationaux sont imputables à l'année civile 1970, mais vous remarquerez que le budget de dépenses fournit aussi ce renseignement. En d'autres termes, nous nous trouvons à l'heure actuelle dans l'année de dépenses dans le cas du Conseil des ports nationaux et ces dépenses doivent se faire entre le 1er janvier 1970 et la fin du mois de décembre de la même année; mais elles sont inscrite dans l'exercice financier 1970-1971.

**Le président:** Monsieur Lloyd, si vous me le permettez, je crois qu'il serait indiqué de faire savoir au présent Comité quels sont les postes au sujet desquels nous devrons voter. Ce sont les crédits 65, 70, 75 et L80 que vous trouverez à la page 24-67. Monsieur Lloyd veuillez continuer.

**M. Lloyd:** A la page 24-67, comme M. le président l'a fait remarquer, nous trouvons les quatres crédits qu'il vient de mentionner. Les Crédits 65, 70, 75 et L80. Pour en accélérer l'étude veuillez vous reporter à la page 24-68 où vous pourrez vous faire une idée des dépenses globales impliquées en examinant dans la colonne des crédits demandés les sommes indiquées sous les rubriques: dépenses de fonctionnement, dépenses d'investissement, dépenses budgétaires totales, prêts, placements et avances.

Vous trouverez sous la rubrique «dépenses de fonctionnement», que les crédits demandés, soit 500,000 dollars, sont destinés à combler le déficit concernant le pont Jacques-Cartier à Montréal. Je pourrais vous indiquer, en guise d'explication que le Conseil des ports nationaux fait face à ces dépenses de fonctionnement en puisant à même ses revenus d'exploitation, et c'est pourquoi vous trouverez ici que l'on ne suit pas tout à fait l'exposé habituel du budget des dépenses ministérielles. Dans ces exposés budgétaires, nous ne fournissons pas les détails de nos dépenses de fonctionnement car ces dernières sont assurées par nos revenus de fonctionnement ou d'exploitation.

L'article suivant se trouve sous la rubrique: «Dépenses d'investissement». Les prévisions budgétaires au titre des dépenses budgétaires totales pour les ports, se montent à 7 millions 76,000 dollars dont 5 millions 76,000 dollars proviendront du fonds du Conseil des ports nationaux. Le premier chapitre des dépenses est celui qui provient de fonds découlant de prêts qui ne constituent pas des crédits budgétaires. Il s'agit de

## [Text]

find there are \$23.832 million of expenditures planned for the harbours; \$1.541 million on bridges and autoroutes and of that amount, some \$15.488 million will be provided from the Board's own funds. I think these are the breakdowns of the Votes, the gross expenditure less the expenditure from Board funds gives you the net requirements from the four votes, namely 65, 70, 75 and L80.

We have further details, Mr. Chairman, on these expenditures by port and the main items if anybody wishes to question us.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lloyd. Mr. McCleave.

**Mr. McCleave:** Thank you, Mr. Chairman. I have a number of questions. Does the National Harbours Board know where its personnel, Mr. Mann, Mr. Lloyd, the other commissioners and the other witnesses this morning where you are going to fit in the new Department of Transport reorganization?

**Mr. Mann:** Mr. McCleave, the best I can do is to refer to remarks made by the Honourable Don Jamieson, Minister of Transport, in Montreal about a month ago. Mr. Chairman, perhaps I might go over these ...

**Mr. McCleave:** Excuse me, Mr. Chairman. I know that Mr. Jamieson will be before us on Thursday morning. Perhaps it is a fair question to ask him. I take it that there has been no final determination yet as to whether the National Harbours Board continues as a separate crown corporation or becomes a division of the Department of Transport.

**Mr. Mann:** Perhaps the best thing I can do is to refer to what I had in mind; I found the remark now. Mr. Jamieson said there would be a new central ports authority. This is a quote from Mr. Jamieson's speech.

We could integrate the harbours which are at present administered by the National Harbours Board, the commission harbours which have been reporting to the Minister of Transport, and many of the public harbours and wharves which have been managed by the Department of Transport:

I think this is ...

**Mr. McCleave:** This is as far as you can go in an answer this morning so the answer will really have to come, I think, on Thursday morning.

## [Interpretation]

crédits d'emprunts dans le cadre des prévisions budgétaires, et vous noterez que dans la première colonne une somme de 23,832,000 dollars est indiquée pour les dépenses prévues dans le cas des ports; \$1,541,000 sont prévus pour la construction de ponts et d'autoroutes et de ce dernier montant quelque 15,488,000 dollars proviendront des fonds du Conseil des ports nationaux. C'est ainsi que se répartissent les Crédits: les dépenses brutes ou l'ensemble des dépenses moins les sommes en provenance des fonds du Conseil des ports nationaux indiquent les besoins financiers nets imputables aux quatre crédits, c'est-à-dire aux crédits 65, 70, 75 et L80.

Nous disposons, monsieur le président, de renseignements plus détaillés sur ces dépenses, pour chaque port en particulier au sujet desquels nous invitons vos questions.

**Le président:** Merci, monsieur Lloyd. Monsieur McCleave.

**M. McCleave:** Merci, monsieur le président. J'aime-rais poser un certain nombre de questions. Est-ce que le Conseil des ports nationaux sait quelle place sera réservée, dans le cadre de la nouvelle réorganisation du ministère des Transports, à son personnel, à M. Mann, M. Lloyd et aux autres commissaires ainsi qu'aux autres témoins qui sont ici ce matin?

**M. Mann:** Monsieur McCleave, tout ce que je puis faire c'est rappeler les remarques qu'a présentées le ministre des Transports, l'honorable Don Jamieson, à Montréal il y a à peu près un mois. Monsieur le président, peut-être puis-je les indiquer ...

**M. McCleave:** Excusez-moi, monsieur le président. Je sais que M. Jamieson viendra se présenter devant le Comité jeudi matin. Peut-être y a-t-il là une question pertinente à lui poser. Je crois comprendre que l'on n'a pas décidé en fin de compte si le Conseil des ports nationaux continuera à constituer une société bien distincte de la Couronne ou s'il deviendra une division du ministère des Transports.

**M. Mann:** Je devrais peut-être vous dire ce que j'avais en vue; les remarques de M. Jamieson me reviennent à l'esprit. M. Jamieson a dit que l'on établirait une nouvelle Administration, ou autorité centrale pour les ports. Voici les paroles qu'a prononcées M. Jamieson:

«Nous pourrions intégrer les ports qui sont actuellement administrés par le Conseil des ports nationaux, les ports de la Commission qui relevaient du ministre des transports, et plusieurs autres ports et quais publics qui sont gérés par le ministère des Transports.

Je crois que ceci ...»

**M. McCleave:** C'est aussi loin que vous puissiez aller dans vos réponses ce matin; par conséquent, je crois que c'est jeudi matin que l'on pourra obtenir vraiment une réponse.

## [Texte]

May I ask when the appointment of the new port manager for the Halifax harbour is anticipated?

**Mr. Mann:** At the moment we have an executive search going on, and we hope to have presented to us by the agency doing it a list of suitable candidates for the position.

**Mr. McCleave:** This, I take it, is done in a way different from appointments within the Public Service of Canada as such. Am I correct?

**Mr. Mann:** That is correct.

**Mr. McCleave:** You have an outside management consultant firm making the survey for you and, in due course, a recommendation.

**Mr. Mann:** That is correct.

**Mr. McCleave:** May I ask another, perhaps parochial, question before getting into two fairly broad issues? Perhaps Mr. Lloyd could answer this one; what are the capital expenditures proposed for Halifax, particularly with regard to the container facilities.

**Mr. Lloyd:** Under Vote L80 there is provided in the total of \$25,373 million some \$6,758 million to complete the container facilities at Halifax, Pier C. Perhaps that is the program you are interested in Mr. McCleave.

**Mr. McCleave:** Yes, that is right.

**Mr. Lloyd:** Of that \$6,758 million, some \$4,258 million will be provided from the Board's own funds relative to Halifax; so this sum of money, \$6,758 million, as we see it should be sufficient to complete the Pier C facility at Halifax in 1970.

**Mr. McCleave:** Do I take it then, that the container development in Halifax will be done as a continuing project rather than being interrupted and then resume?

**Mr. Lloyd:** At the present time there is no plan to interrupt. I think the project requires further completion of the plan to be operational by the proposed terminal operators sometime in early August. The site is to be leased to a terminal operating company and at the moment we have some

## [Interprétation]

Puis-je me permettre de demander quand prévoit-on la nomination d'un nouveau directeur pour le port de Halifax?

**Mr. Mann:** Actuellement nous sommes à la recherche d'un directeur exécutif et nous espérons que l'organisme que nous avons chargé de faire cette étude nous présentera une liste de candidats répondant aux conditions qui sont requises pour remplir le poste.

**Mr. McCleave:** Cette façon de procéder est donc, si je le comprends bien, différente de celle qu'utilise la Commission de la Fonction publique du Canada pour faire ses nominations. Ai-je raison?

**Mr. Mann:** C'est exact.

**Mr. McCleave:** Vous avez retenu je pense les services d'une maison indépendante de conseillers en administration, pour effectuer cette enquête et pour vous présenter, en temps utile, une recommandation.

**Mr. Mann:** C'est exact.

**Mr. McCleave:** Me permettez-vous de poser une autre question, peut-être d'intérêt local, avant de nous lancer dans l'étude de sujets de grande envergure? Peut-être que M. Lloyd pourra répondre à cette question: quelles sont les dépenses d'investissement prévues dans le cas de Halifax, particulièrement en ce qui concerne les installations de manutention des conteneurs.

**Mr. Lloyd:** Au titre du Crédit L80, la somme de 25,373,000 dollars comprend quelque 6,758,000 dollars réservés pour compléter les installations pour la manutention des conteneurs à Halifax, à la jetée C. C'est de ce programme qu'il s'agit monsieur McCleave, n'est-ce pas?

**Mr. McCleave:** Oui, c'est exact.

**Mr. Lloyd:** De cette dernière somme de 6,758,000 dollars, quelque 4,258,000 dollars proviendront des fonds du Conseil des ports nationaux qui sont affectés pour Halifax; aussi, cette somme de 6,758,000 dollars, à notre avis, devrait suffire à compléter les installations d'Halifax, à la jetée C, en 1970.

**Mr. McCleave:** Dois-je comprendre donc, que les travaux concernant ces installations à Halifax, se poursuivront d'un seul trait plutôt que par étape, avec arrêt et reprise?

**Mr. Lloyd:** Actuellement, aucune interruption n'a été prévue. Je crois que ces travaux demandent à être poursuivis encore pour que les exploitants du terminus proposés puissent commencer leurs opérations au début d'août. L'endroit doit être loué à une compagnie d'exploitation de terminus et, actuellement, nous

## [Text]

further approvals in principle of our expenditures before the Treasury Board. With those approvals then, that would mark the last authority step to complete the expenditure program.

**Mr. McCleave:** No flies in the ointment are foreseen at this point, Mr. Lloyd?

**Mr. Lloyd:** No, sir, not at this point. It is a very critical point at the moment.

**Mr. McCleave:** Has the National Harbours Board made studies on the effect of the container programs in the various ports as far as cargo patterns are concerned? Has anything been lost by the development of the containerization programs?

**Mr. Mann:** No, I think the contrary would probably be true, Mr. McCleave. Failure to respond to and to anticipate the demands of containerized traffic would have led, if we had not moved, to a leakage of traffic to competitive port systems.

**Mr. McCleave:** This would have been the American ports, I take it?

**Mr. Mann:** That is correct.

**Mr. McCleave:** So that over-all, we have kept on getting our fair share of cargo; is this the idea?

**Mr. Mann:** Very much so.

**Mr. McCleave:** Has there been any study by the board on the containerization as it affects the amount of labour, the work of the longshoremen and stevedores and the like?

**Mr. Mann:** Not as such. A containerization study by the Canadian Transport Commission is now in process. This is a very comprehensive study and there would be no point in duplicating the work that is already under-way and with which, by the way, we are associated.

**Mr. McCleave:** I have some other questions but I will yield to my colleagues if I could be put down for the second round.

**The Chairman:** Mr. Bell.

## [Interpretation]

avons, en principe, présenté au Conseil du trésor quelques nouvelles demandes d'approbation de nos dépenses. Lorsque nous aurons ces autorisations, nous aurons franchi la dernière étape qui est nécessaire, au point de vue autorisation, pour mettre un point final à ce programme de dépenses.

**Mr. McCleave:** N'y a-t-il aucune ombre au tableau à l'heure actuelle, à ce sujet, monsieur Lloyd?

**Mr. Lloyd:** Non monsieur, pas à l'heure actuelle, mais nous sommes à un moment très critique.

**Mr. McCleave:** Est-ce que le Conseil des ports nationaux a fait des études sur les conséquences éventuelles de l'application des programmes concernant les conteneurs dans les divers ports sur la manutention, le trafic etc. des marchandises? Est-ce qu'il n'y a pas de désavantage qui résulte de la mise en application de ces programmes de mise en utilisation des conteneurs?

**Mr. Mann:** Non, je crois que l'on pourrait plutôt dire le contraire, Monsieur McCleave. Si nous n'avions pas essayé de répondre aux besoins et de prévoir les exigences qui résulteraient du trafic de conteneurs, nous aurions perdu du trafic au profit des systèmes de port concurrentiels.

**Mr. McCleave:** Il s'agirait là des ports américains, n'est-ce pas?

**Mr. Mann:** C'est exact.

**Mr. McCleave:** Ainsi, dans l'ensemble nous conservons une juste part du trafic-marchandises, est-ce que c'est là ce que vous voulez dire?

**Mr. Mann:** Très certainement.

**Mr. McCleave:** Est-ce que le Conseil des ports nationaux a fait une étude pour savoir quelles sont les conséquences de la mise en service des systèmes de conteneurs sur le volume de la main-d'œuvre, le travail des débardeurs et des entrepreneurs de chargement et de déchargement ainsi que des autres personnes dans ces domaines?

**Mr. Mann:** Pas précisément. La Commission canadienne des transports étudie, à l'heure actuelle, la mise en service du système de conteneurs; il s'agit là d'une étude très poussée et il n'y a aucune raison de refaire le travail qui est déjà en cours et auquel, soit dit en passant, nous collaborons.

**Mr. McCleave:** J'aurais quelques autres questions à poser mais je vais céder la parole à mes collègues si l'on veut bien inscrire mon nom pour la deuxième série de questions.

**Le président:** Monsieur Bell.

## [Texte]

**Mr. Bell:** Mr. Chairman, I would just like to indicate my own interests by asking for a similar rundown of what is planned in Saint John in the way of new facilities.

**Mr. Mann:** Mr. Chairman, in Saint John we are planning work to accommodate an announced container service to Saint John. A.C.L. has announced that there will be a service between Australasia and Saint John scheduled for commencement in 1971. A crane has been ordered. The service will be accommodated at Pier 1 in Saint John which is very well suited for the purpose and which has adequate back-up land. It has been found to be satisfactory so far as operating, shipping and construction are concerned. We are well pleased with the progress.

**Mr. Bell:** I take it that the rules or guidelines that were stated before in the Committee about the participation of the government in crane facilities is still the same.

**Mr. Mann:** That is correct.

**Mr. Bell:** Well then, the only other thing that I had in mind, if Mr. Mann has not dealt with it, is the general picture of the tonnage figures this year and the reasons for some reduction in most of the ports.

**The Chairman:** Mr. Bell, would you use the mike, please. Thank you.

**Mr. Bell:** It has been so long since I have asked a question, Mr. Chairman, I am quite nervous.

**The Chairman:** I will have to sit close to you, Mr. Bell.

**Mr. Mann:** Actually, our tonnage, for the National Harbours Board system, is up in 1969 over the previous year. We had slightly in excess of 74 million total weight tons in 1969. Specifically it was Saint John that Mr. Bell would like me to deal with. In 1968, the total tonnage for the harbour in Saint John was 5,728,954 weight tons. In 1969, this had risen to 6,282,729 tons. We have had an increase in Saint John over 1968.

**Mr. Bell:** Do you have any separate figures as to the total tonnage and the general cargo?

**Mr. Mann:** Yes, we have. Of the figures I just gave, 1,198,360 tons could be included in general cargo including the containerized category.

## [Interprétation]

**M. Bell:** Monsieur le président, je me permets simplement de faire remarquer que j'aimerais bien que l'on me fournit des détails au sujet de ce que l'on se propose de faire à Saint-Jean en matière d'installation pour la manutention de conteneurs.

**M. Mann:** Monsieur le président, à Saint-Jean, nous prévoyons des travaux qui permettront de recevoir le service de conteneur qui a été annoncé à destination de Saint-Jean. L'ACL a annoncé l'inauguration d'un service entre l'Australasia et Saint-Jean qui commençera à fonctionner en 1971. Une grue a été commandée à cet effet. Le service se fera à la jetée no 1, à Saint-Jean, qui est fort appropriée à cette fin et qui dispose suffisamment d'espace à l'arrière. On a été, jusqu'ici, satisfait de la façon dont se déroulaient les opérations, les expéditions et les travaux de construction. Les progrès sont très encourageants.

**M. Bell:** Je suppose que les règles ou les directives qui ont déjà été énoncées devant le Comité en rapport avec la participation du Gouvernement à l'instauration d'installation de grue, sont restées les mêmes.

**M. Mann:** C'est exact.

**M. Bell:** Bon, alors la seule chose qui me reste à l'esprit, à condition que M. Mann n'ait pas déjà traité de la question, c'est celle qui concerne la situation d'ensemble des transactions en tonnes cette année et les raisons pour lesquelles il y a eu diminution dans la plupart des ports.

**Le président:** Monsieur Bell, voudriez-vous bien utiliser le micro, s'il vous plaît. Merci.

**M. Bell:** Il y a si longtemps que je n'ai pas posé de questions, que je ne me sens pas à l'aise.

**Le président:** Il me faudra m'asseoir tout près de vous, monsieur Bell.

**M. Mann:** En fait, le tonnage pour le Conseil des ports nationaux en 1969 accuse une hausse par rapport à l'année précédente. En 1969, nous avons eu un peu plus de 74 millions de tonnes pour l'ensemble des transactions. C'est surtout de la situation à Saint-Jean que M. Bell veut que je traite. En 1968, pour l'ensemble des transactions dans le port de Saint-Jean, le nombre de tonnes s'élevait à 5,728,954. En 1969, ce chiffre s'était élevé à 6,282,729 tonnes. En 1968, à Saint-Jean, il y a eu augmentation.

**M. Bell:** Est-ce que vous disposez de chiffres distincts pour l'ensemble du tonnage et pour les cargaisons mixtes?

**M. Mann:** Oui, nous en disposons. Des chiffres que je viens de donner, 1,198,360 tonnes peuvent être incluses dans les cargaisons mixtes y compris la catégorie qui va dans les conteneurs.

## [Text]

**Mr. Bell:** But what I am getting at is a comparison of the general cargo between 1968 and 1969.

**Mr. Mann:** I am sorry I do not have the 1968 figures here. I only have the 1969 general cargo figures.

**Mr. Bell:** Well, do you happen to know if there was a reduction in general cargo?

**Mr. Mann:** I do not think there was, but I do not have the exact figures here, I am sorry.

**Mr. Bell:** In other words, you consider 1969 was every bit as good a year for general cargo in Saint John?

**Mr. Mann:** It looks that way.

**Mr. Bell:** Well I cannot think of anything right now, Mr. Chairman. Anything else I would have would be more applicable to the Minister on Thursday.

**The Chairman:** Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, I was rather interested in the containerizing program. You mentioned Australasia. How have the railroads co-operated in getting the containers away from the ports fast enough? Are they setting up unit trains? Just how are the railroads looking after this?

**Mr. Mann:** The picture in Canada is very favourable when one compares it with the United States. In Montreal, the first container terminal in Canada, a very efficient on-carrying system has been set up by rail. The Halifax and Saint John situations appear to be worked out very well. This is in marked contrast to the container terminal at New York where the original planning did not envisage a direct take-off by rail. Our Vice-Chairman, Mr. Talbot, has visited the facility. Perhaps he might like to add a remark or two on that.

**Mr. L. R. Talbot (Vice-Chairman, National Harbours Board):** It is generally agreed that the railways have gone ahead a great deal faster than or at least as quickly as the American railroads. The principle in Canada is to design special railway cars adapted to container transport. For example, at New York, a container is placed on a semitrailer and taken five miles away from the port on that semitrailer. The yard is called "meadow". At that point, both the semitrailer and the container are placed on a flat car and railed to a further destination. This procedure is a much more

## [Interpretation]

**M. Bell:** Mais ce que je voudrais que vous nous donniez, c'est une comparaison concernant les chiffres pour les cargaisons mixtes pour 1968 comparativement à 1969.

**M. Mann:** Je regrette mais je ne dispose pas des chiffres pour 1968 ici. Je n'ai que les chiffres pour les cargaisons mixtes pour l'année 1969.

**M. Bell:** Eh bien, est-ce que vous savez s'il y a eu diminution des cargaisons mixtes?

**M. Mann:** Je ne crois pas, mais je ne dispose pas des chiffres exacts ici. Je le regrette.

**M. Bell:** En d'autres termes, vous considérez que l'année 1969 était en tout état de cause une année aussi bonne qu'une autre dans le cas des cargaisons mixtes à Saint-Jean?

**M. Mann:** Ça m'a tout l'air.

**M. Bell:** Eh bien, il ne me vient rien d'autre à l'esprit à l'heure actuelle, monsieur le président. Toute autre question que je voudrais poser serait plutôt à l'adresse du ministre jeudi prochain.

**Le président:** Monsieur Howe.

**M. Howe:** Monsieur le président, le programme concernant la mise en service des conteneurs m'a particulièrement intéressé. Vous avez parlé de l'Australasie. Comment les chemins de fer se sont-ils pris pour retirer assez rapidement les conteneurs de ces ports? Est-ce qu'ils se servent de trains transportant des unités? Comment les chemins de fer résolvent-ils cette question?

**M. Mann:** Au Canada, la situation est très favorable comparativement à celle qui règne aux États-Unis. A Montréal, qui est le premier terminus de conteneurs au Canada, on a établi un système de transport par voies ferrées très efficace. La situation à Halifax et à Saint-Jean semble bien en main. Il y a là un contraste très marqué avec la situation que l'on trouve à New York, au terminus des conteneurs où, à l'origine on n'avait pas envisagé le départ direct des conteneurs par chemin de fer. Notre vice-président, M. Talbot, a visité les installations. Peut-être lui plairait-il de faire une ou deux remarques supplémentaires à ce sujet.

**M. L. R. Talbot (vice-président, Conseil des ports nationaux):** D'habitude, on s'accorde pour dire que les chemins de fer ici ont fait plus de progrès ou au moins autant que les chemins de fer américains. Au Canada, la politique consiste à concevoir des wagons spéciaux de chemins de fer pour le transport des conteneurs. Par exemple, à New York, un conteneur est placé sur une semi-remorque et emmené à 5 milles du port sur cette semi-remorque. Le dépôt, la gare de triage est appelée Meadow. A cet endroit, la semi-remorque et le conteneur sont mis sur un

## [Texte]

costly form of transportation than the Canadian principle. Furthermore, New York is the largest container port in America. There is no room at the container part of the port to accommodate rail. Because of this, the operation could be called deficient.

We would be very optimistic about gaining or taking traffic away from New York on that basis and also on the basis of the possible congestion in the container terminals in New York. We would be very optimistic on the future of the railway form of transportation of containers in Canada. We can easily predict that we could reach midwestern areas of the United States much faster through Canadian ports than they could through either Norfolk or New York.

• 1040

**Mr. Howe:** In other words, you envisage being able to attract business to Canadian ports that has been going to American ports through the facts that you can do it more economically, your facilities are closer to the actual port; and you do not have this special handling that they have.

**Mr. Talbot:** We are reasonably certain in this affirmation. For example, you could possibly call Montreal about the most efficient container operation in the world. Manchester Lines have four ships that travel on a continuous cycle. There is a ship in port every five days. They move in and out 500 containers every five days. Developed to the optimum, this will generate approximately 800,000 tons in one berth. The CNR takes the containers immediately and whips them off to Toronto and points west: Chicago, the Detroit area and the mid-western states. I think that today they reach the Saskatchewan border from Montreal.

**Mr. Howe:** I was also interested in this Australasia business. What percentage of this traffic in this containerizing business is direct from Montreal to Vancouver for trans-shipment to Eastern Asiatic areas and to Australia? Are we getting some of this type of traffic now right from coast to coast?

## [Interprétation]

wagon plat et emportés par voie de chemin de fer vers une destination plus éloignée. Cette façon de procéder est beaucoup plus coûteuse que celle que l'on utilise au Canada. En outre, New York constitue le port le plus important pour les conteneurs en Amérique. Il n'y a pas de place, dans la section réservée aux conteneurs dans le port, pour des installations de chemin de fer. Étant donné cette situation particulière, on peut dire que le fonctionnement est défectueux.

Nous nous montrons très optimistes et nous pensons que nous pourrions obtenir du trafic au dépens de New York ou détourner du trafic de New York en tenant compte de ce que nous venons de dire et de la congestion possible du trafic dans les terminus de conteneurs à New York. Nous pouvons nous montrer très optimistes quant à l'avenir de la formule de transport des conteneurs, par chemin de fer telle qu'elle est appliquée au Canada. Nous pouvons facilement prédir que nous pourrions atteindre les régions du mid-ouest américain beaucoup plus facilement en utilisant nos ports canadiens que les Américains ne pourraient le faire en passant soit par Norfolk soit par New York.

**M. Howe:** En d'autres termes, vous envisagez la possibilité d'attirer du commerce dans les ports canadiens, rien que du commerce qui se faisait par l'intermédiaire des ports américains, en partant du fait que vous pouvez faire ce commerce d'une façon plus économique et du fait que vos installations sont plus près du port concerné en fait et que vous n'avez pas à faire ces opérations de manutention spéciales comme les Américains.

**M. Talbot:** Nous sommes assez certains de ce que nous avançons. Par exemple vous pourriez dire que c'est à Montréal que le système de mise en service des conteneurs est le plus efficace au monde. La «Manchester Lines» possède quatres navires qui font des voyages aller-retour sans interruption. Tous les cinq jours, il y a un de ces navires qui jette l'ancre dans un port; ils déposent et rechargeant 500 conteneurs tous les cinq jours. Une fois que ce service sera développé à son maximum, il y aura environ 800,000 tonnes déchargées dans un seul mouillage. Le Canadian National prend immédiatement livraison de ces conteneurs et les achemine vers Toronto et diverses destinations à l'Ouest: Chicago, la région de Détroit et les Etats du Mid-ouest. Je pense qu'aujourd'hui ces conteneurs arrivent à la frontière de la Saskatchewan très rapidement à partir de Montréal.

**M. Howe:** Je m'intéresse aussi à cette question d'Australasie. Quel pourcentage de ce trafic de marchandises emballées dans des conteneurs se fait-il directement de Montréal à Vancouver pour être ensuite acheminé vers l'Est asiatique et vers l'Australie? Ce genre de trafic de marchandise se fait-il présentement d'un océan à l'autre.

## [Text]

Mr. Mann: I think you are alluding to the land bridge concept, Mr. Howe.

Mr. Howe: That is right.

Mr. Mann: May I make just a slight explanation of the Australasia service that we referred to earlier. This was a service by Manz Line working really in conjunction with a consortium of container lines called A.C.L. This service will not go to Montreal, it will go to Saint John.

What you have reference to, sir, is the land bridge concept which at the moment is still very theoretical in the North American context. It is so, not because it is physically impossible but for a number of other reasons: the existing rate structures on both the ocean segment and the rail segment; there is not a sufficiently large saving in time on land bridge traffic vis à vis direct steamship traffic between Japan and Europe, for instance, which is a land bridge concept really; there is the Japanese hesitancy to use this type of route instead of using Japanese-flag vessels to earn foreign exchange, and things of that nature. We are really dealing with something which is physically possible but is not yet working well enough to be significant.

Mr. Howe: I remember hearing the stories about the unit silk trains that used to run from the West Coast to the East Coast in Canada many, many years ago. Is this concept being considered by the railroads? Is this your hope of what will happen in the future with regard to this type of traffic.

• 1045

Mr. Mann: You are quite right. In 1913, for instance, Canadian Pacific ran a silk train service which went from Yokohama to New York and did that in 13 days, I believe, using the Ports of Victoria and Vancouver in British Columbia. We are just really getting back full cycle to a similar concept.

Mr. Howe: Yes, I wonder, if history was not repeating itself. Did they not take immigrants that way too at one time?

Mr. Mann: I do not think via the silk trains which were specialized trains.

Mr. Howe: A recent report was brought out about the Port of Montreal in regard to police and

## [Interpretation]

M. Mann: Je crois que vous faites allusion, monsieur Howe, au concept du pont terrestre.

M. Howe: C'est juste.

M. Mann: Puis-je vous expliquer brièvement le service australasien dont nous avons parlé un peu plus tôt. Il s'agit d'un service exploité par la «Manz Line» de concert avec un consortium de services de conteneurs nommé «ACL». Ce service ne se rend pas à Montréal mais plutôt à Saint-Jean (N.-B.).

Je crois que vous voulez parler, monsieur, du concept du pont terrestre, qui à l'heure actuelle demeure toujours à l'état d'hypothèse dans le contexte nord-américain. Il en est ainsi non pas parce qu'il est physiquement impossible de l'assurer, mais plutôt pour un certain nombre de raisons qui sont les suivantes: La structure actuelle des tarifs tant pour le transport océanique que par voie ferrée; de plus, on ne gagne pas suffisamment assez de temps en se servant de ce pont terrestre par rapport au trafic direct par la voie maritime qui existe entre le Japon et l'Europe, par exemple, qui en réalité est un genre de pont terrestre; les Japonais hésitent à servir de cette route au lieu d'utiliser des navires battant pavillon japonais pour pouvoir ainsi accumuler des devises étrangères et des choses de ce genre. Nous avons affaire à un concept théorique qui est physiquement réalisable, mais qui ne fonctionne pas assez bien encore pour qu'il soit justifié de s'en servir.

M. Howe: Je me souviens ce qu'on entendait dire des trains unitaires qui transportaient de la soie et qui faisaient le trafic de la côte ouest du Canada à la côte est il y a de nombreuses années. Les chemins de fer nationaux ont-ils l'intention d'étudier cette façon de procéder? Est-ce là l'espoir que vous entretenez pour l'avenir en ce qui a trait à ce genre de trafic de marchandises?

M. Mann: Vous avez parfaitement raison. En 1913, par exemple le Canadien-Pacifique avait un service de transport de la soie qui partait de Yokohama direct pour se rendre jusqu'à New York, ce qu'il faisait en treize jours, je crois, en utilisant les ports de Victoria et de Vancouver en Colombie-Britannique. En réalité nous ne faisons que revenir en arrière à plein régime vers ce même concept.

M. Howe: Oui, en effet, il me semble que l'histoire se répète. A un moment donné, les immigrants ne voyageaient-ils pas de la même façon que les marchandises?

M. Mann: Je ne crois pas que les immigrants voyageaient sur les trains qui transportaient la soie; ceux-ci étaient des trains spéciaux à cette fin.

M. Howe: Récemment on a présenté un rapport sur le port de Montréal relativement au service de

## [Texte]

security. Do you find that the containerizing has eliminated some of the pilferage and the problems that you had with difficulties of that type in the port of Montreal?

**Mr. Mann:** Yes. Much as containers help in security, I think the reports of pilferage in the Port of Montreal have been grossly exaggerated. They always have been exaggerated and they recently have been re-exaggerated in a report which has had wide currency. Being in the commercial field, as this organization is, we pay very great attention to our customers. I would just like to read, Mr. Chairman, with your permission, an excerpt from an article in the Montreal *Gazette* of January 22, written by Mr. Christy McCormick, a journalist on the staff of the *Gazette*. I quote:

Customers of the Port of Montreal heaped praise on the National Harbours Board Police yesterday for their efforts in curbing pilferage and almost halting large-scale theft.

"Last year at this time," said Keith Dixon, general manager of the Canadian Importers Association, "we had 400 complaints about pilferage. This year we only have seven."

The National Harbours Board has reorganized its entire police and security force right across the country. We have now what we believe is an efficient force being continuously trained to achieve a highly professional standard. Our friends in the United States are rather envious of the achievements we have had. As far as pilferage is concerned, it has certainly been curbed by containers but it has also been curbed in regard to break-bulk cargo by the efforts of this board to re-organize its police force.

**Mr. Howe:** That is very good to know, Mr. Chairman. Do you have many damage claims with regard to breakages?

**Mr. Mann:** I am sorry we do not have the figures. In any kind of a transport environment, there are damage claims. The interesting thing is that containers appear to have cut down considerably on damage claims. This is particularly so when you have intelligent packing of the container by the shipper on what they call house-to-house traffic.

**Mr. Howe:** A lot of the claims that would be passed to you would be passed on to the shipper at the original port because you had not opened the container?

## [Interprétation]

sécurité qui existe à cet endroit. Croyez-vous que la mise en service des conteneurs a éliminé un peu le pillage et les problèmes qui vous causaient tant de difficultés dans le port de Montréal?

**M. Mann:** Oui. Pour autant que les conteneurs ont contribué à une plus grande sécurité, je crois que les rapports que l'on a fait sur le pillage dans le port de Montréal ont été grossièrement exagérés. On a toujours exagéré à ce sujet mais récemment on est allé plus loin dans un rapport qui a malheureusement une grande diffusion. Comme notre organisme œuvre dans le domaine commercial, nous prenons bien soin des intérêts de nos clients. Avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais vous lire un extrait d'un article paru le 22 janvier dans le journal *Gazette* de Montréal, sous la plume de M. Christy McCormick, journaliste auprès de ce quotidien, et je cite:

Les clients du port de Montréal ont louangé hier les policiers du conseil des ports nationaux pour leurs efforts visant à enrayer le pillage et à mettre presque un terme au vol sur une grande échelle.

«L'année dernière à la même époque,» a dit Keith Dixon, gérant général de l'Association des importateurs canadiens, «nous avons reçu 400 plaintes au sujet du pillage. Cette année nous n'en avons reçue que sept.»

Le Conseil des ports nationaux a réorganisé tous ces services de sécurité et de police d'un bout à l'autre du pays. Nous avons donc maintenant ce que nous estimons être une force policière efficace qui suit des cours de formation permanents en vue d'en arriver à des normes professionnelles très élevées. Nos amis d'outre frontières sont assez envieux des réalisations que nous avons accomplies à cet égard. Pour ce qui est du pillage on a sûrement réussi à l'enrayer en utilisant des conteneurs, mais les efforts du Conseil pour réorganiser sa force policière ont fait que l'on a réussi à empêcher les dommages causés par le bris des cargaisons en vrac.

**M. Howe:** Je suis très heureux de l'apprendre, monsieur le président, vous-a-t-on fait des réclamations en dommages à cause des cargaisons brisées?

**M. Mann:** Je regrette mais nous n'avons pas les chiffres à ce sujet. Quelque soit le moyen de transport on reçoit toujours des réclamations pour dommages. Il est intéressant de constater que l'usage de conteneurs semble avoir diminué considérablement les réclamations en dommages. Et cette amélioration est particulièrement vraie quand il s'agit de l'enpaquetage du conteneur fait de façon intelligente par l'expéditeur pour ce qu'on appelle le trafic de ville à ville.

**M. Howe:** Une grande partie des réclamations qui vous sont présentées, vous les transmettez ensuite à l'expéditeur au port d'origine puisque vous n'avez pas vous-mêmes ouvert le conteneur?

## [Text]

**Mr. Mann:** Under our system of operation which is generally that prevailing in North America, we do not get involved in claims. These are handled by the shipping companies, shipping agents and stevedoring companies. We have to rely on their reports and the reports of the underwriters.

**Mr. Howe:** This is rather interesting. When the Standing Committee on Transport and Communications was up in northern Quebec, one of the things at Labrador City that was complained about was the number of claims they had because of the traffic that was going in and out of there. The cargo and the freight was handled so many times by so many different organizations that it was almost impossible to process a claim. It took months.

Another area that I was considering is in regard to research. We hear about the Port of Churchill which I understand is also under your jurisdiction. Mr. Horner might like to ask this question. What is being done in connection with the possibility of keeping the Port of Churchill open for longer periods of the year?

**Mr. Mann:** There has been, as you may know, a study made under the auspices of the National Harbours Board and the Department of Transport. This study was done by consultants engaged for the purpose and it was tabled in the House on January 14. Perhaps, if I might just refer to it rather than go into details, members might want to have a look to refresh their memories on the study itself, it that is all right with you, Mr. Howe.

**Mr. Howe:** That is quite all right. Thank you, Mr. Chairman.

**Le président:** Monsieur Portelance.

**M. Portelance:** Merci, monsieur le président. Monsieur Mann, à la page 24-71 on parle de:

dépenses d'investissements en construction et acquisition de terrains, bâtiments et matériel.

L'expropriation de certaines maisons, localisées dans la partie est du port de Montréal est-elle comprise dans ces montants?

**Mr. Mann:** Je m'excuse de répondre en anglais, monsieur Portelance, mais je ne peux m'exprimer facilement en français. Mais, dans un tel cas, il existe une injonction . . .

There exists an injunction, I believe, or there was the question of an injunction at this area which is still in effect, if I am not mistaken.

## [Interpretation]

**M. Mann:** En vertu du système d'exploitation, qui est courant en général dans tout le continent nord-américain, nous ne nous occupons pas de réclamations. Ce sont les compagnies maritimes, les agences d'expédition et les sociétés d'armateurs qui s'en occupent. Nous devons nous fier à leur rapport et aux rapports des assureurs.

**M. Howe:** Ce que vous venez de dire me semble bien intéressant. Lorsque le Comité permanent des Transports et des Communications s'est réuni dans le nord québécois, une des choses dont on se plaignait à Labrador City était le nombre de réclamations que ces gens recevaient en raison de l'énorme volume de trafic qui allait et venait de cet endroit. Les cargaisons étaient manutentionnées si souvent par des organismes tellement différents qu'il était presque impossible d'approuver une réclamation; il fallait des mois et des mois pour ce faire.

J'aimerais maintenant parler d'un autre domaine qui se rapporte à la recherche. Nous entendons beaucoup parler de Port of Churchill, lequel je crois, relève aussi de votre compétence. Il se peut que M. Horner aurait aimé poser la question que je vous poserai maintenant. Que fait-on en ce moment au sujet de la possibilité de tenir le port de Churchill ouvert à la navigation durant de plus longue période de l'année?

**Mr. Mann:** Comme vous le savez sans doute on a fait une étude sous les auspices du Conseil des Ports nationaux et du ministère des Transports. Cette étude a été faite par des experts-conseils engagés à cette fin et dont le rapport a été déposé à la Chambre le 14 janvier. Si vous le permettez je vais simplement m'y reporter plutôt que d'entrer dans les détails. Les membres du Comité voudront peut-être y jeter un coup d'œil afin de rafraîchir leurs mémoires sur l'étude elle-même si vous n'y voyez pas d'inconvénient monsieur Howe.

**M. Howe:** Cela me convient parfaitement. Merci monsieur le président.

**The Chairman:** Mr. Portelance.

**M. Portelance:** Thank you Mr. Chairman. Mr. Mann on page 24-71 of the Blue book we talk about different things and I quote:

Capital expenditures for the construction and acquisition of land, buildings and equipment.

Do these figures include the cost of expropriation of certain houses located in the eastern part of Montreal's harbour?

**Mr. Mann:** I am sorry, Mr. Portelance, to answer you back in english, but I cannot express myself easily in french. In such a case there is an injunction . . .

Il existe toujours une possibilité d'injonction, je crois, ou du moins, la question de pouvoir servir une injonction à cet endroit est toujours en vigueur si je ne m'abuse.

## [Texte]

**M. Portelance:** Plusieurs résidents de cette région, ont porté plainte, particulièrement en ce qui a trait au déchargement de charbonniers tout près de leur demeure, et c'est pratiquement impossible de vivre dans ce quartier. Des demandes ont été faites à cet effet précédemment et la Ville de Montréal a proposé, en collaboration avec le Conseil des ports nationaux, l'aménagement d'un parc en bordure du fleuve. Mais tous ces projets sont encore à l'étude.

## [Interprétation]

**Mr. Portelance:** Quite a few residents of that area have complained, particularly with regard to the coal ships who are harboured close to their homes, which means that living conditions in that sector are quite impossible. People have submitted demands in this regard previously and the City of Montreal has recommended, in cooperation with the National Harbours Board to plan for a landscaped park all along the side of the river, but all these projects are still in the stage of being studied.

**Mr. Mann:** Yes, that is correct.

**M. Portelance:** Un autre problème au port de Montréal: les élévateurs à grains. Envisagez-vous la possibilité de placer ces élévateurs à grains sous la juridiction de la Commission des grains et non pas celle de l'administration du port de Montréal? Pourquoi celle-ci est-elle continuellement responsable des déficits des élévateurs à grains sur lesquels elle n'exerce aucun contrôle?

**M. Mann:** Oui, c'est exact.

**Mr. Portelance:** We find another problem in the area of Montreal's Harbour and that is the presence of grain elevators. Are you considering the possibility that these grain elevators be placed under the jurisdiction of the board of Grain Commissioners instead of that of the executive of Montreal's Harbour? Why is this executive continuously accused of being responsible for deficits incurred by grain elevators over which it exerts no control?

**Mr. Mann:** You are quite right so far as the financial situation of the grain elevators in Montreal is concerned and Mr. Lloyd will be able to give you more details about the finances of it. However, in general we are in a very peculiar position because we have no control over the amount of traffic which these grain elevators can receive or which is being directed to them because this is done by other people. Nor do we have the right to set our own rates for the use of the elevators because that is done by another regulatory body. So it does give us a bit of a problem. While there are various possibilities of dealing with the financial situation, the Grain Council, so far as I know, would not be a body that could be used for this because if it is the same body that I have in mind, this is an advisory group only. It would have to be someone else such as the Canadian Wheat Board, the Feed Board, possibly the revamped Board of Grain Commissioners or something like that, but it could also be covered by absolute grants to the National Harbours Board to compensate it for any losses which, due to no fault of its own, it has to incur at the grain elevators it administers.

**M. Mann:** Vous avez parfaitement raison quand vous parlez de la situation financière des élévateurs à grains à Montréal et M. Lloyd est en mesure de vous donner plus de détails à ce sujet. Toutefois, de façon générale, nous sommes dans une situation assez particulière, car nous ne pouvons exercer aucun contrôle sur le volume de trafic que ces élévateurs à grains peuvent recevoir ou qui leur est acheminé, parce que cette vérification se fait par d'autres personnes. Nous n'avons pas non plus le droit de fixer nos propres taux lorsque nous utilisons ces élévateurs, parce que cette mesure a été prise par un autre organisme statutaire. Cette situation nous cause beaucoup de problèmes. Alors qu'il y a diverses possibilités d'envisager cette situation financière déficitaire, à mon avis, la Commission des grains n'est certainement pas l'organisme qu'on devrait utiliser à cet égard, car si ma mémoire est bonne c'est un organisme qui ne s'occupe que de donner des conseils. Il faudrait s'adresser à d'autres organismes comme la Commission canadienne du blé, la Commission des graines de provende et même la Commission canadienne des grains si elle était un peu plus moderne ou quelque chose du genre. Néanmoins cette situation serait corrigée si on accordait des subventions au Conseil des ports nationaux pour compenser toute perte qu'il doit subir, tout en n'étant pas fautif, en rapport aux élévateurs à grains qu'il administre.

● 1055

**Mr. Portelance:** Was any representation made in that regard from your Department to transfer that to the Wheat Board. They are getting subsidies all year round so why would they not take care of their own?

**M. Portelance:** Est-ce que votre Ministère a fait quelque recommandation afin que l'on confie ce problème à la Commission canadienne du blé? Cet organisme reçoit des subventions à l'année longue et je ne vois pas pourquoi il ne pourrait pas alors s'occuper de ses propres intérêts?

## [Text]

**Mr. Mann:** If I may just go as far as this, there is some work being done on that aspect of it.

**Mr. Portelance:** I do not think it is fair to show figures like charging the Port of Montreal a certain amount for which they are not responsible or over which they have no control. That is my opinion. I do not know if you share it.

**M. Talbot:** Le sujet est peut-être assez ambigu, monsieur Portelance, par suite du fait qu'à la fermeture de la voie maritime, chaque automne, il faut remplir ces élévateurs de grains de provende qui servent au marché intérieur. Ceci est du ressort de l'Office canadien des provendes. Alors, pour approvisionner la région contiguë à Montréal pendant la période où la voie maritime est fermée, il faut que ces élévateurs soient remplis de grains de provende. C'est là, la juridiction de l'Office canadien des provendes qui opère indépendamment de la Commission canadienne du lait et de la Commission des grains. L'Office canadien des provendes doit faire rapport de ses activités au ministère de l'Agriculture. Alors, la situation devient assez ambiguë parce que je ne crois pas que la Commission canadienne du blé ou la Commission de grains soient intéressées autre mesure à participer à un déficit lorsque celui-ci peut être attribué à l'opération des élévateurs servant à approvisionner les meuniers de la province.

**M. Portelance:** Mais tout de même, présentement, c'est porté au compte du port de Montréal, ce pourrait l'être aux différents organismes qui utilisent ce service.

**M. Talbot:** Il y a dix ans, un gros trafic de transfert de grains d'exportation se faisait au port de Montréal, je crois même qu'au cours de certaines années, on a transborde jusqu'à 200 millions de boisseaux. Ce trafic-là a diminué considérablement par suite de la construction d'élévateurs dans le golfe Saint-Laurent par l'entreprise privée.

**M. Portelance:** Ce qui fait que la plupart du temps les élévateurs sont vides ou du moins qu'on ne les utilise pas à pleine capacité, présentement.

**M. Talbot:** En été, ils doivent être utilisés à un maximum de 50 ou 40 p. 100 de leur capacité.

**M. Portelance:** Tout à l'heure, monsieur Talbot, vous avez dit que le transport des containers par train et par bateaux constituait une concurrence avec le transport américain. Par contre, d'après certains renseignements, une compagnie, qui s'appelle *Sea-Land*, fait affaires avec le port de New York. Elle transige beaucoup au Canada, dans la région de l'Ontario, et au lieu d'expé-

## [Interpretation]

**M. Mann:** Je ne m'avancerai pas trop et je dirai seulement qu'il y a un certain travail de consultation qui se fait en ce moment à ce sujet.

**M. Portelance:** Je ne crois pas que ce soit juste de démontrer avec certains chiffres à l'appui que le Port de Montréal soit responsable d'une situation sur laquelle ils ne peuvent exercer aucun contrôle. Voilà donc mon opinion mais je ne suis pas certain que vous la partagez.

**M. Talbot:** The subject might be somewhat ambiguous, Mr. Portelance, because at the closing of the St. Lawrence Seaway, each fall, we have to fill up the grain elevators necessary for our domestic market. This comes under the jurisdiction of the Canadian Livestock Feed Board. So in order to serve the area adjacent to Montreal during the period when the St. Lawrence Seaway is closed, these elevators must be filled with feed grains. This then comes under the jurisdiction of the Canadian Livestock Feed Board, which operates independently of the Canadian Wheat Board and also of the Board of Grain Commissioners. The Canadian Livestock Feed Board must report its activities to the Department of Agriculture. The situation then becomes rather ambiguous since I do not believe that the Canadian Wheat Board nor the Board of Grain Commissioners are duly interested in participating to a deficit, when it might be charged to the poor operation of elevators from which all millers of the province get their supplies.

**M. Portelance:** Yet just the same, since at the present time the Montreal's Harbour is being held responsible for the situation, why could we not charge it to the different agencies who use these services.

**M. Talbot:** Ten years ago there was a heavy traffic of transshipping for the exportation of grain in Montreal's Harbour. Even more I think that during certain periods of time up to 200 million bushels had been conveyed in that harbour. This kind of traffic has diminished considerably because of the construction of grain elevators in the St. Lawrence Gulf by private enterprise.

**M. Portelance:** This means that most of the time these elevators are empty or at least are not being used to full capacity at the present time.

**M. Talbot:** During the summer time they are used to a maximum of 50 per cent or 40 per cent of their capacity.

**M. Portelance:** A little while ago, Mr. Talbot, you mentioned that transportation of containers by train or by ship placed us on a competitive level with the means of transportation used by the United States people. On the other hand, according to some information, there is a company by the name of Sea Land which is in business in New York's Harbour.

## [Texte]

dier par Montréal on s'en va directement au port de New York. Si nous étions si efficaces, une compagnie semblable pourrait-elle faire autant d'affaires ici? Nous n'avons pas la même chance avec des compagnies canadiennes de faire le transport que cette compagnie fait. Quelles sont vos opinions à ce sujet?

## [Interprétation]

This company deals into quite a few transactions with Canadian people in the province of Ontario and instead of shipping its merchandise via Montreal these go directly to New York's Harbour. If we were as efficient as they are would a Canadian company be able to do as much business in Canada as they do? We have not the same possibility with our Canadian companies to do the same kind of transportation that that company does. Do you have any opinion on the subject?

**M. Talbot:** On doit traiter cela un peu comme une rumeur parce que, lorsq'on dit que nous perdons du trafic en faveur du port de New York, nous avons énormément de difficultés à établir la preuve si c'est vrai ou non. On ne peut jamais indiquer clairement que des containers peuvent partir de Montréal pour aller passer par New York.

**M. Portelance:** Excusez-moi, je n'ai pas dit de Montréal, mais de la région ontarienne, Toronto ou Brantford ou toutes ces places-là et, au lieu de venir à Montréal, on va directement à New York.

**M. Mann:** First of all I think one should establish that there has alway been very severe competition between our Canadian ports and the American northern range ports. And this is good; we do not mind this at all. There has always been some leakage and there will probably always be some leakage of Canadian traffic, particularly from the central Ontario region, to New York.

On the other hand I think it would be well to remember that the Americans are in somewhat the same position with regard to us. As Mr. Talbot mentioned earlier, our container lines are reaching into the American midwest, and one could ask the same question the other way around: if the American, if the Sea-Land Service Inc. or other companies are so efficient, then how is it that our Canadian-based companies can make inroads, can attack some of the traffic that is destined to the United States? So you get this both ways. We are not at all persuaded that there is any great amount of leakage of Canadian traffic to New York. There will be less and less as time goes on and as our container services improve in efficiency and quantity. There will be less and less as costs in New York rise, as they are now in danger of rising because of a recently announced assessment of labour dues or labour fringe benefits on cargo. In New York the proposal is currently to do this on a per-ton basis rather than on a man-hour basis, and this works very heavily to the disadvantage of container operators, who would be better off on a man-hour basis. We have reason to believe that the costs in New York are going a little high now, and we are not at all afraid of any competition from that area.

**Mr. Talbot:** I think this is nothing but a rumor because when we are told that we are losing traffic to the Port of New York, we have great deal of difficulty in establishing evidence as to whether it is true or false. It is impossible to really indicate that containers can leave Montreal and go through New York's Harbour.

**Mr. Portelance:** I am sorry but I did not say coming from Montreal, but from the province of Ontario places like Toronto, Brantford or all these places. Instead of going directly to Montreal this traffic is sent directly to New York.

**M. Mann:** Tout d'abord, il nous faut reconnaître qu'il y a toujours eu une très grande concurrence entre nos ports canadiens et les ports de la côte nord des États-Unis. C'est très bien ainsi et nous n'y voyons pas d'objection. Il y a toujours eu un certain effacement et il y aura toujours du trafic canadien particulièrement celui du centre de l'Ontario en direction de New York.

D'autre part, il serait bon de se rappeler que les Américains sont dans une situation quelque peu semblable à la nôtre. Comme M. Talbot l'a mentionné plus tôt, nos services de conteneurs desservent le mid-ouest américain. Inversement on pourrait se poser la même question, à savoir, pourquoi donc, si la société «*Sea Land Service Inc.*» et autres sociétés sont soit disant si efficaces pourquoi alors est-ce que nos sociétés installées au Canada peuvent battre en brèche ou accaparer un certain volume de trafic destiné aux ports des États-Unis? Vous voyez donc que cette situation joue dans les deux sens. Nous ne sommes pas du tout persuadés qu'il y a un si grand détournement du volume du trafic canadien vers New York. Il y en aura de moins en moins au fur et à mesure que le temps passe et lorsque nos services de conteneurs s'amélioreront au point de vue de l'efficacité et de la quantité. De la même façon il y en aura de moins en moins au fur et à mesure que les coûts de transport hauseront à New York comme c'est la tendance à l'heure actuelle à cause de l'évaluation des redevances syndicales annoncées récemment ou par suite des bénéfices marginaux réclamés par les débardeurs. Présentement à New York on se propose de faire cette hausse des coûts en se fondant sur le nombre de tonnes transportées plutôt qu'en se fondant sur le nombre d'heures-hommes, ce qui est gravement au détriment des manutentionnaires de conteneurs car il vaudrait

[Text]

[Interpretation]

mieux pour eux qu'ils soient toujours payés sur une base d'heures-hommes. Nous avons raison de croire que les coûts du transport à New York sont maintenant beaucoup trop élevés et nous ne craignons donc pas une concurrence de la part des gens de cette région.

**Mr. Portelance:** At the same time I heard from people in Toronto that they were getting a shipment faster from New York through Sea-Land than they were from Montreal by train concerning containers.

**M. Portelance:** J'ai entendu dire par ailleurs, de certaines personnes à Toronto, qu'ils étaient en mesure de recevoir une expédition de conteneurs beaucoup plus rapidement de New York par l'entremise de la société Sea Land qu'ils ne pouvaient le faire de Montréal par train.

**Mr. Mann:** There will be cases like that, and there will be cases where it goes the other way round. I do not think you can generalize. And as Mr. Talbot said earlier, there are rumours about this but no quantitative assessment.

**M. Mann:** Il se peut qu'il y ait des cas comme celui que vous venez de mentionner mais il se peut aussi qu'il y en ait d'autres où la situation soit à l'inverse. A mon avis, on ne peut pas généraliser à ce sujet. De plus comme l'a dit M. Talbot plus tôt, des rumeurs circulent à ce sujet, mais aucune estimation quantitative exacte n'a encore été faite.

**Mr. Portelance:** We have no figures?

**M. Portelance:** Nous ne possédons pas de chiffres à ce sujet?

**Mr. Mann:** No one has any figures.

**M. Mann:** Non, personne n'a quelque donnée que ce soit.

**Mr. Portelance:** Thank you. I will pass.

**M. Portelance:** Merci. Je cède la parole à quelqu'un d'autre.

**The Chairman:** Mr. Rock.

**Le président:** Monsieur Rock.

**Mr. Rock:** Mr. Chairman, concerning the Champlain Bridge, and on page 24-70, your operating expenses and capital expenditures do not cover clearly enough revenues from the Champlain Bridge. What was the revenue last year from the tolls of Champlain Bridge? Also, what was the interest on the capital paid, and was there any money paid for repayment of capital on the construction of that bridge? All you are showing here is:

**M. Rock:** Monsieur le président, à la page 24-70, du Livre bleu, vos dépenses d'exploitation et vos investissements de capital ne couvrent pas assez clairement les recettes que vous tirez du péage au pont Champlain. Quels étaient ces recettes l'année dernière? De plus je voudrais savoir quels étaient les intérêts qu'on a payés sur le capital et s'il y a eu quelques montants versés pour rembourser les capitaux qui ont servi à la construction de ce pont? Tout ce que vous indiquez ici c'est ce qui suit:

Amount available from National Harbours Board Funds . . . . .	\$5,076
---	---------

somme disponible des fonds du Conseil des Ports nationaux . . . . .	\$5,076
---	---------

I do not know whether that is coming from the tolls or from the ships using facilities. I would like to have some explanation on that.

Je ne sais pas si cet argent provient du péage ou des bateaux qui font usage des installations. J'aimerais avoir quelques explications là-dessus.

**Mr. Mann:** Mr. Chairman, when you are fortunate enough to have a chartered accountant as a colleague, you pass these questions on to him.

**M. Mann:** Monsieur le président, lorsqu'on est assez fortuné pour avoir un comptable agréé comme collègue il vaut mieux que ce soit lui qui traite de ces questions.

**The Chairman:** Mr. Lloyd.

**Le président:** Monsieur Lloyd.

**Mr. Lloyd:** Mr. Chairman, I think for Mr. Rock's information it might be advisable to simply read into the record a very short statement on the actual results at 1969, Champlain Bridge, and it is summarized as follows:

**M. Lloyd:** Monsieur le président, pour renseigner M. Rock il serait peut-être bon de lui lire tout simplement dans ce dossier un état de compte très bref sur les résultats obtenus en 1969 au Pont Champlain. En résumé voilà le bilan:

**[Texte]**

The Operating Revenue .....	\$2,337,058
The Operating Expenses for Administration .....	1,064,193
Grants in lieu of Taxes .....	13,207
Allowance for Depreciation .....	527,690
The total Accrued Interest although not paid .....	2,812,673
Giving a total expense of .....	\$4,417,763
Against a revenue of .....	2,337,058
Showing Operating Loss on this toll bridge of .....	2,080,705

The \$2,080,705 is the loss for the year.

• 1105

**Mr. Rock:** Do you believe that with that road used more in the future, there might possibly be a balance with no losses?

**Mr. Lloyd:** The matter is under study now and has been for some time and no decision has yet been reached as to what to do with respect to this operating deficit. Certainly one would expect improvements in the revenues with expansion of the utilization in the Montreal area. But I suspect that even with that, Mr. Rock, there will still be a shortfall.

**Mr. Rock:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Mr. Chairman, regarding some of the aspects of competition between Canadian ports and some of the northern ports in the United States, could you give the Committee some idea—I am thinking particularly of Vancouver and Seattle right now—why it costs more money to move grain, for example, through the port of Vancouver than it does through a similar port with similar commodities in Seattle?

**Mr. Mann:** I am sorry I am at a disadvantage there, Mr. Horner, because I do not know whether that is so. You say that but I do not think we have any proof available to us that that is so.

**Mr. Horner:** Well, certainly it has been in the newspapers.

**Mr. Mann:** Well, a lot of things are in the newspapers, but there is no proof that it costs more to ship grain through Vancouver than it does through Seattle.

**[Interprétation]**

Recettes d'exploitation .....	\$2,337,058
Dépenses d'exploitation administratives .....	1,064,193
Subventions sous forme de taxes .....	13,207
Dépréciation .....	527,690
Total des intérêts accrus bien que non payés .....	2,812,673
Dépenses totales .....	4,417,763
Revenus totaux .....	2,337,058
Pertes subies dans l'exploitation de ce pont de péage .....	2,080,705

Ce chiffre de \$2,080,705 est le montant des pertes pour l'année.

**M. Rock:** Croyez-vous que lorsqu'on utilisera davantage cette route il y aura possibilité d'équilibrer le bilan pour qu'il soit sans déficit?

**M. Lloyd:** Votre question est à l'étude présentement et elle l'a été déjà auparavant mais aucune décision n'a été prise en ce qui concerne ce que nous devrions faire pour remédier à ce déficit. On peut s'attendre toutefois à ce que les revenus s'améliorent lorsque les usagers l'utiliseront davantage surtout dans la région de Montréal mais je crois toutefois que bien que l'usage de ce pont sera accru il y aura toujours quelques pertes à encourir.

**Mr. Rock:** Merci.

**Le président:** Monsieur Horner.

**M. Horner:** Monsieur le président, en ce qui a trait à certains aspects de la concurrence qui existe entre les ports canadiens et certains des ports situés au nord des États-Unis, pourriez-vous donner au Comité quelque idée (je pense en particulier au port de Vancouver et de Seattle), pourquoi il en coûte plus de transporter des graines fourragères par exemple par les ports de Vancouver qu'il n'en coûte de transporter les mêmes marchandises par un port semblable avec des installations semblables comme celui de Seattle?

**M. Mann:** Je regrette, monsieur Horner, mais je ne peux vous répondre vraiment, parce que je ne crois pas qu'il en soit ainsi. C'est vous qui le dites mais je pense que nous n'avons pas encore de preuves en ce sens.

**M. Horner:** Mais certainement vous avez dû en entendre parler par les journaux.

**M. Mann:** On dit bien des choses dans les journaux mais jusqu'à maintenant il n'y a aucune preuve pour démontrer qu'il en coûte plus cher d'expédier des graines fourragères par le port de Vancouver qu'il n'en coûte par le port de Seattle.

## [Text]

**Mr. Horner:** You are saying in fact that this is not the case; that grain move through Vancouver just as cheaply as it does through Seattle.

**Mr. Mann:** I am saying, Mr. Horner, that I do not know whether that is a true statement. Even if it were, of course this is a matter over which we as a port authority would have no control whatever, and for these reasons.

If you are taking the total system cost of the movement—and I suppose you are interested in that—one would have to start at the farm and take the segment to the country elevator, go from there, to the terminal elevator—and over those segments the National Harbours Board has no control whatever—one would then have to take into account any diversion charges which might or might not exist; one would have to take into account the terminal charges made by the grain elevator operators in Vancouver, and this is not us but private grain elevators and we have no control over that; and one would have to take into account also the ship costs, over which also we have no control.

So if the situation is indeed as you represent it to be, it would be a matter for action by the private sector of the economy rather than by the port authority, which has absolutely no control either in Seattle or in Vancouver.

● 1110

**Mr. Horner:** I agree with your final analysis that it would be up to the private sector to quite a large extent. I certainly do not agree with some of your earlier statements about—in any case we are not discussing the handling of grain in the interior; the country elevator, the railway system. What I am concerned about is at the port. You say, and I agree, that to a large extent it is in the private sector, but still the National Harbours Board, I was told a couple of years ago, has a major plan for the harbour at Vancouver. The Burrard Inlet and the whole complex is being changed to some extent to suit larger shipping, larger ships and so on. How are you progressing along this line?

**Mr. Mann:** Very well indeed, sir. Dredging has been authorized and, I think, is already in process for the deepening of the First Narrows at Vancouver from 38 feet at low tide to 50 feet at low tide. This depth is designed to accommodate larger grain vessels at faci-

## [Interpretation]

**M. Horner:** Vous dites en fait que tel n'est pas le cas; qu'il en coûte aussi cher de transporter des céréales par le port de Vancouver que par le port de Seattle.

**M. Mann:** Mais non, je dis, monsieur Horner, que je ne sais pas si cela est une déclaration qui est juste. Même là, naturellement c'est une question sur laquelle nous ne pouvons pas en tant que membre du Conseil des Ports Nationaux exercer quelque contrôle que ce soit pour les raisons qui suivent.

Si vous étudiez le coût total du système de transport (et je présume que c'est cela qui vous intéresse), il vous faudrait alors commencer à étudier ce qui se passe sur l'exploitation agricole pour ensuite voir le transport acheminé vers l'élevateur terminal et sur ces secteurs de la route où le Conseil des Ports Nationaux ne peut exercer aucun contrôle. Il vous faudrait aussi tenir compte de toutes les charges de transport qui peuvent ou ne peuvent pas exister; il vous faudrait tenir compte aussi des charges terminales faites par les préposés aux élévateurs à grains à Vancouver et ce n'est pas notre organisme qui est en cause car ce sont là des intérêts privés et nous ne pouvons exercer aucun contrôle sur eux; enfin, il vous faudrait aussi tenir compte des coûts d'expédition par navire qui ne relèvent pas de notre compétence.

Donc si la situation est bien telle que vous la décrivez, ce serait aux secteurs privés de l'économie de prendre les mesures qui s'imposent plutôt qu'au Conseil des Ports Nationaux qui n'a absolument aucun contrôle soit à Seattle ou à Vancouver.

**M. Horner:** Je suis d'accord avec votre analyse lorsque vous dites que c'est aux secteurs privés d'agir dans une large mesure. Je ne suis certainement pas d'accord avec certaines de vos déclarations antérieures. De toute façon nous ne discutons pas de la manutention des céréales à l'intérieur du pays, à l'échelle de l'élevateur rural ou du système ferroviaire. Ce qui m'intéresse vraiment c'est ce qui se passe aux ports. Vous dites et vous êtes d'accord dans une large mesure que la décision devrait venir du secteur privé, mais pourtant on m'a dit il y a environ deux ans que le Conseil des Ports Nationaux a des projets de grande envergure pour le port de Vancouver. La presqu'île Burrard et tout le complexe d'élévateurs à cet endroit doivent être modifiés dans une certaine mesure afin de mieux servir des expéditions par bateaux plus considérables, de plus gros navires etc. Quel progrès avez-vous accompli dans ce sens?

**M. Mann:** Excellents, monsieur. Le dragage a été autorisé et, je crois même, déjà commencé, en vue de creuser le premier chenal à Vancouver et d'en porter la profondeur de 38 à 50 pieds, à marée basse, et permettre ainsi aux navires de fort tonnage d'accéder aux

## [Texte]

ities such as the brand new Saskatchewan Wheat Pool Elevator and the projected changes in the Alberta Wheat Pool and things of that kind.

**Mr. Horner:** What about the progress in getting the boxcars in to those same elevators? Is there any overall plan of changing the railway trackage in and out of that harbour?

**Mr. Mann:** There is no problem as you know with the Saskatchewan Wheat Pool Elevator which is new and has been designed to accommodate railways extremely efficiently. As far as we know there have been no recent complaints about the scheduling in and out of boxcars at the grain elevators on the south shore of Burrard Inlet.

**Mr. Horner:** What about the north shore?

**Mr. Mann:** There is no problem there. You only have two facilities over in the north shore, the Burrard Elevator which is an older facility and the new very efficient elevator of the Saskatchewan Wheat Pool where there is no rail problem whatever because it has been laid out to take whatever offers.

**Mr. Horner:** What is being done with the Canadian government elevator that you people had leased to the Saskatchewan Pool before they built their new one?

**Mr. Mann:** At the moment it is empty.

**Mr. Horner:** And you have not takers.

**Mr. Mann:** We do not.

**Mr. Horner:** Have you attempted to sell it?

**Mr. Mann:** We always try aggressively to get rid of unproductive assets.

**Mr. Horner:** How anxiously are you trying to get rid of unproductive elements? A year or two ago when we were out there I was told that actually your price was completely out of line and that nobody would be interested because of the rental figure that the National Harbours Board was putting on that element.

**Mr. Mann:** That is a pretty good indication that there is a difference of opinion between buyers and sellers. We thought we were offering it at a fair price and we advertised. There was no line-up at the wicket for this facility. This may indicate nothing else, Mr. Horner, but that there are enough grain facilities available at Vancouver to handle the available traffic. That may be all that it indicates.

**Mr. Horner:** That may be true. Going back to the evidence that has been before the country—and we do not have to go back many years—I think that there was some truth in what we read in the papers that there was confusion at Vancouver, partly because of

## [Interprétation]

nouvelles installations, le nouvel élévateur du syndicat des grains de la Saskatchewan et celui de l'Alberta, par exemple.

**M. Horner:** Et les voies ferroviaires qui permettent l'accès des convois à ces mêmes élévateurs: sont-elles en voie d'installation? Projette-t-on de réaménager les voies ferroviaires qui desservent ce port?

**M. Mann:** Comme vous le savez sans doute, l'élévateur à grain de la Saskatchewan est tout nouveau et il ne suscite aucune difficulté, car il a été conçu en vue des services ferroviaires. A notre connaissance, les déplacements des wagons, à l'élévateur de grain situé sur la rive sud de l'anse Burrard n'ont donné lieu à aucune plainte.

**M. Horner:** Et sur la rive nord?

**M. Mann:** Aucun problème ne s'y pose. On n'y trouve que deux installations: la plus ancienne, l'élévateur Burrard, qui répond encore très bien aux besoins, et le nouvel élévateur du syndicat des grains de la Saskatchewan, qui a été conçu en fonction du service ferroviaire.

**M. Horner:** Qu'adviert-il de l'élévateur à grain du gouvernement que vous louiez au syndicat des blés de la Saskatchewan avant qu'il construise leur propre élévateur?

**M. Mann:** Pour le moment, il est vide.

**M. Horner:** Personne n'est intéressé à s'en servir?

**M. Mann:** Non.

**M. Horner:** Avez-vous essayé de le vendre?

**M. Mann:** Nous nous efforçons toujours de vendre les installations non productives.

**M. Horner:** Essayez-vous vraiment? Quant nous nous sommes rendus sur les lieux, il y a un ou deux ans, on nous a dit que le prix que vous en demandiez était vraiment exorbitant et propre à décourager tout locataire éventuel.

**M. Mann:** Presumément, les vendeurs et les acheteurs diffèrent appréciablement d'opinion car nous estimions que notre prix de vente était raisonnable. On n'a pas, bien sûr, fait la queue au guichet. Peut-être faut-il en conclure, monsieur Horner, que les installations sont présentement suffisantes à Vancouver.

**M. Horner:** Peut-être. Mais si on en revient aux faits connus par tout le pays et nous n'avons pas à remonter bien loin les journaux nous apprennent que la confusion régnait à Vancouver et qu'elle était attribuable, en partie à la température et en partie à l'absence de

## [Text]

the weather, but partly because the right grades of grain were not available to meet the demand. Surely more elevator space could have facilitated that movement.

**Mr. Mann:** My recollection, Mr. Horner, of that particular situation is that there was vacant space, or that there should have been vacant space, but the right quantities or the right grades had not been ordered and the wrong grades were occupying the space.

**Mr. Horner:** I do not want to rehash the issue particularly. I just want to explore whether or not that elevator should not in fact be used. What about rape seed? We exported 14 million bushels to Japan last year, or something like that. We are told that we might have lost the chance to send some shipments of rape seed because we did not have it at the Vancouver port. What about the feasibility of somebody using that elevator for strictly rape or mustard or some of the other commodities?

● 1115

**Mr. Mann:** It is available, sir. If you would like to put us in touch with a potential lessee or purchaser we would be delighted to talk immediately.

**Mr. Horner:** I, of course, would have to have your assurance that you were prepared to lease it at a reasonable rate and that is what I am afraid of.

**Mr. Mann:** There are some conversations going on with regard to this.

**Mr. Horner:** Have you given the Committee any idea as to how far you have progressed with the Roberts Bank situation?

**Mr. Mann:** Yes, in the introductory statement, Mr. Horner, we mentioned that the first phase of the development has now been completed so far as the National Harbours Board is concerned. I am very pleased to be able to say that our work was on schedule and our part has been done. Now it is a question of other matters that need to be completed and this will be done very shortly, I understand.

**The Chairman:** Mr. Bell, do you have another question?

**Mr. Bell:** I agree, Mr. Chairman, with Mr. McCleave that most of the matters on this business of the National Harbours Board phase-out should be asked of Mr. Jamieson. I have been sitting here thinking that I might ask some questions frankly of Mr. Mann about the part the Board has played in this. First of all, I will begin by asking if the Board itself has appointed its own task force to look into related matters in connection with this phase-out? If so, when was it appointed and who is on that task force?

## [Interpretation]

grain d'une catégorie propre à répondre à la demande. A coup sûr, des élévateurs plus vastes auraient permis de remédier à cette situation.

**M. Mann:** Si je me souviens bien, monsieur Horner, il y avait alors de l'espace libre. Mais les catégories de grain désirées n'étaient pas disponibles dans les quantités requises. Les élévateurs étaient remplis d'un grain d'autres catégories.

**M. Horner:** Je ne veux pas discuter à nouveau cette question. Je voulais tout simplement établir pourquoi on n'utilise pas cet élévateur. Et la graine de colza? Nous en avons exporté 14 millions de boisseaux au Japon, l'an dernier. Nous aurions, paraît-il, raté certaines expéditions de colza parce que nous n'en n'avions pas d'entreposé au port de Vancouver. Pourquoi quelqu'un ne réservera-t-il pas cet élévateur aux graines de sénèvé et de colza?

**M. Mann:** L'élévateur est libre, monsieur, si vous connaissez un locataire. Ou un acheteur éventuel.

**M. Horner:** Mais il vous faudrait, bien sûr, m'assurer que vous êtes disposé à le louer à un prix raisonnable.

**M. Mann:** Justement, nous en discutons à l'heure actuelle.

**M. Horner:** Le Comité sait-il où en est cette question de la *Roberts Bank*?

**M. Mann:** Oui. Nous signalons dans notre introduction que la première phase est terminée en ce qui concerne le Conseil des ports nationaux. Je suis heureux de dire que nous avons respecté le délai prévu et que nous avons fait notre part. Il reste encore quelques détails à régler, ce qui ne saurait tarder.

**Le président:** Monsieur Bell, avez-vous une autre question?

**M. Bell:** Comme M. McCleave, je pense que nous devons poser à M. Jamieson la plupart des questions qui relèvent du Conseil des ports nationaux. Je songe depuis un instant déjà à poser à M. Mann quelques questions sur le rôle que le Conseil a joué à cet égard.

Tout d'abord, le Conseil a-t-il formé sa propre équipe spécialisée pour étudier cette question de la suppression progressive? Si oui, quels en sont les membres?

## [Texte]

**Mr. Mann:** Mr. Chairman, if I may use this opportunity once more to quote the Minister of Transport, I think my colleagues and I would like to make it very clear that not only are we not against change but are indeed advocating a change in the current system such as it is of Canadian harbour administration. When one says the current system, one does not only confine this to the National Harbours Board. There are areas of improvement which can and must be found in the operation of the various Commission Harbours which lack a common approach. Improvements must be made in the administration of the so-called public harbours. All this travels together. We were very pleased to see that Mr. Jamieson in a speech on March 10, 1970, before the Canadian Shippers' Council in Montreal had this to say:

I can emphasize that I have had the full support of the Board in undertaking this review . . .

referring to review of harbour administration

. . . and while we will have a very new organization—and inevitably some new faces, there are many dedicated and competent people in the Harbours Board whose services will be very important to us in our new undertaking.

Again referring to Mr. Jamieson's speech, these changes relate to all types of current harbour administration.

**Mr. Bell:** Thank you. However, I want to get back to the period before Mr. Jamieson made this speech. Is it true that, on being confronted with the news that Mr. Jamieson released of this so-called National Harbours Board phase-out, you did, on your own, appoint a task force from your own standpoint?

• 1120

**Mr. Mann:** We were not confronted with anything because I suppose this would be the wrong term to use when you are part of something.

**Mr. Bell:** Were you consulted?

**Mr. Mann:** Of course we were.

**Mr. Bell:** Fully?

**Mr. Mann:** Yes.

**Mr. Bell:** Did you, in fact, appoint a task force of your own?

**Mr. Mann:** No, we felt there was no reason to do so. My colleagues and I took a very active part in the discussions on Canadian harbour policy and there was no need to appoint a task force in that context.

## [Interprétation]

**M. Mann:** Monsieur le président, permettez-moi de citer à nouveau le ministre des transports. Nous voulons, mes collègues et moi-même, établir clairement que loin de nous opposer au changement, nous recommandons au contraire d'en apporter à la présente régie, et par présente régie, j'entends du Conseil des ports nationaux, pas celle du Conseil des ports nationaux à l'exclusion de toute autre. Il y a dans l'administration des ports, des secteurs qu'on aurait profit à étudier en collaboration. L'administration des dénommés ports publics doit être améliorée. Nous avons noté avec plaisir que M. Jamieson, dans le discours qu'il prononçait à Montréal le 10 mars 1970 devant le *Canadian Shippers' Council*, remarquait:

Je puis vous dire que le Conseil m'a secondé dans la réalisation de cette étude, . . .

qui se rapporte à l'administration portuaire,

. . . et lors même que nous aurons un nouvel organisme et, sans doute, de nouveaux visages, il y a au sein du Conseil des ports des fonctionnaires compétents qui nous rendront de précieux services au cours de cette nouvelle entreprise.

Ces changements se rapportent à l'administration portuaire sous toutes ses formes.

**M. Bell:** Merci. Reportons-nous au temps où M. Jamieson n'avait pas encore prononcé ce discours. Est-il vrai que la nouvelle de la suppression progressive du Conseil des ports nationaux, vous avez, de votre propre initiative, formé votre propre équipe spécialisée?

**M. Mann:** Nous n'avons pas été confrontés avec quelque situation que ce soit, car ce serait là une expression inappropriée pour celui qui fait partie d'un mouvement.

**M. Bell:** Avez-vous été consultés?

**M. Mann:** Oui, bien sûr.

**M. Bell:** Suffisamment?

**M. Mann:** Oui

**M. Bell:** Avez-vous, de fait, formé votre propre équipe spécialisée?

**M. Mann:** Non, nous n'en voyons pas l'utilité. Nous avons, mes collègues et moi-même, participé de près aux discussions sur la politique relative aux ports nationaux et point n'était besoin de former à cet égard une équipe spécialisée.

## [Text]

**Mr. Bell:** Is it not a fact that a three-man force from your own Board was appointed at approximately the same time that the phase-out was announced by Mr. Jamieson?

**Mr. Mann:** No, this task force to which you refer, Mr. Bell, was in relation to the implementation of certain measures which we had deferred pending the publication of an industrial inquiry commission on labour unrest in the St. Lawrence ports headed by the now retired Mr. Justice Smith. The task force had its terms of reference only with regard to that, not with regard to harbour administration.

**Mr. Bell:** In other words, you people were fully aware of and fully consulted about what Mr. Jamieson announced and Mr. Jamieson was fully aware of this so-called force that you appointed.

**Mr. Mann:** The task force really is on another matter, not on harbour administration.

**Mr. Bell:** But in effect it will be looking into the Smith report which, it might be said, brought about this National Harbours Board change. The problems were pin-pointed and it resulted in Mr. Jamieson's announcement.

**Mr. Mann:** I think Mr. Smith would be modest and honest enough to say to you at this point if he were here that the one had nothing to do with the other, and that his report was with regard to the terms of reference as they were set out. The harbour administration concern which we all have felt, our Board and others, goes back beyond Mr. Smith altogether.

**Mr. Bell:** In other words, you are completely happy with the consultation that took place between the Minister and the Board itself as these announcements were made.

**Mr. Mann:** We feel that we have been and expect to continue to be part of this consultation process.

**Mr. Bell:** There are no fears for employees generally in so far as they would fit into the new picture.

**Mr. Mann:** That is a very hard question to answer, Mr. Bell, because when you have any change in any organization until the ultimate point when the last shred of uncertainty has been removed, there will always be those who have some fear. One can only say that within the organization of the National Harbours Board you will find probably today among the best talents in harbour administration in Canada, people who will measure up very well even in the international scene. I can see no reason why the competent personnel of the National Harbours Board have anything to fear from change. In fact, their scope might be enlarged.

## [Interpretation]

**M. Bell:** N'avez-vous pas formé une équipe de trois membres, recrutés dans votre Conseil vers l'époque même où M. Jamieson a fait part de la suppression progressive du Conseil.

**M. Mann:** Non, monsieur Bell. Cette équipe dont vous parlez se rapportait à certaines mesures dont l'application avait été déferlée jusqu'à ce qu'une commission d'enquête industrielle présente son rapport sur le malaise ouvrier qui régnait dans les ports du Saint-Laurent—commission présidée par le juge Smith, qui est aujourd'hui à sa retraite.

**M. Bell:** Bref, vous étiez au courant de la déclaration de M. Jamieson, qui, de son côté, savait que vous aviez formé cette prévue équipe spécialisée.

**M. Mann:** Cette équipe spécialisée n'a, en fait, rien à faire avec l'administration portuaire.

**M. Bell:** Mais elle n'en étudiera pas moins le Rapport Smith, qui, on pourrait le dire, a suscité ce changement dans la Commission des ports nationaux. L'étude de ces problèmes nous a valu par la suite la déclaration de monsieur Jamieson.

**M. Mann:** Si monsieur Smith était ici, il est, je crois, assez humble et modeste pour vous dire qu'il s'agissait de deux équipes tout à fait distinctes et que son rapport avait trait au mandat dont on l'avait chargé. Ce souci que nous entretenons à l'égard de l'administration portuaire remonte beaucoup plus loin que le mandat de monsieur Smith.

**M. Bell:** Vous êtes donc tout à fait satisfaits de la consultation qui s'est produite entre le ministre et le Conseil, lors de ces déclarations.

**M. Mann:** Nous avons été, et nous entendons demeurer l'objet de cette consultation.

**M. Bell:** De façon générale, les employés ne craignent pas le sort que leur réserve leur intégration à cette nouvelle structure.

**M. Mann:** Il n'est pas facile, monsieur Bell, de répondre à cette question, car tout changement suscite certaines craintes tant qu'il n'est pas accompli. Mais je puis vous assurer que vous trouverez dans le Conseil des ports nationaux les personnes les plus versées au pays en administration portuaire des compétences capables de s'imposer même sur le plan international. Le personnel qualifié du Conseil des Ports nationaux n'a donc aucun motif de redouter ce changement. De fait, son rayon d'action s'en trouvera peut-être étendu.

## [Texte]

Mr. Bell: I do not want to press this too far, Mr. Chairman, but, for example, how about harbour police? I understand that under the new plans there is going to be a continuous rental of all the facilities from private sources, private agencies. Where would the harbour police fit into the picture? Would they still be employed by the Harbours Board?

Mr. Mann: I think perhaps we are getting into details that Mr. Bell might very well ask the Minister about.

Mr. Bell: I think that is all I have on that and I appreciate that these are questions for the Minister, but I just wanted to give an opportunity to Mr. Mann to state anything on behalf of the Harbours Board and employees in relation to these changes. I am not talking about policy so much as what the new plans will be. Is this unique? This is what I have in mind. Are the new plans that have been announced, the statements that have been made so far about the leasing of facilities from the Harbours Board to private agencies, unique in the world? Is this something on which we are breaking ground?

Mr. Mann: Not at all. A very easy example to give since we have already talked about it is the Port of New York, where their terminals are leased to the private sector and the same situation, perhaps even more so, exists in a number of very successful European ports such as Rotterdam, Antwerp and Amsterdam. There is nothing unique about this at all.

Mr. Bell: Many of us from some of the ports, which, I think, are wrongly called deficit ports, felt that the National Harbours Board gave these ports a sort of protection along side of the big Ports of Montreal and Vancouver in a sort of a different way and if there were any protection to Halifax and Saint John from the old existing Harbours Board, how will we now fit into the new picture? What do you feel your responsibilities are, while you still are in existence?

Mr. Mann: First let me thank you on behalf of this Board for this vote of confidence you have given us in looking after the interest of the ports under our jurisdiction.

Mr. Bell: I am not saying I always agreed, Mr. Chairman, with National Harbours Board policy.

Mr. Mann: I think we have met often enough for me to know that that is so. Nevertheless even more significant is the fact that you have been kind enough to say what you have said. In so far as this Board is concerned it will carry on its normal activities until such time as the legislation under which it operates is changed.

## [Interprétation]

M. Bell: Sans trop vouloir insister, monsieur le président, que dire de la force constabulaire portuaire? Si je comprends bien, on s'assurera, en vertu du nouveau régime, les services des agences privées. Quel sort réserve-t-on à la force constabulaire portuaire? Demeurera-t-elle à l'emploi du Conseil des Ports?

M. Mann: Nous entrons, je crois, dans des détails au sujet desquels il est préférable que M. Bell s'adresse au ministre.

M. Bell: C'est tout ce que j'avais à dire. J'admetts qu'il vaut mieux réservé ces questions pour le ministre. Je voulais simplement permettre à monsieur Mann d'exprimer l'opinion du Conseil des ports nationaux et de ses employés quant à ces modifications. Je ne parle pas de la politique qui animera ce nouveau programme. Je veux savoir si ce programme est unique en son genre ou, si ailleurs dans le monde, on a déjà eut recours aux services d'agences privées. Établissons-nous un précédent?

M. Mann: Nullement. Les terminus du port de New-York sont loués au secteur privé, et il en est de même d'un certain nombre de ports européens. Rotterdam, Antwerp et Amsterdam, entre autres. Ce n'est pas un précédent.

M. Bell: Nombre d'entre nous estiment que le Conseil des Ports nationaux protégeait les ports dits, à tort, ports déficitaires et leur réservait un traitement un peu différent des ports importants comme ceux de Montréal et de Vancouver. Sous le nouveau régime, quelle protection assurera-t-on à des ports comme ceux de Halifax et de Saint-Jean? Tandis que vous existez encore, quelle serait sur ce point votre responsabilité?

M. Mann: Permettez-moi d'abord de vous remercier de ces bonnes paroles à l'endroit du Conseil.

M. Bell: Non pas, monsieur le président, que je n'ai jamais divergé d'opinion avec le Conseil des Ports nationaux.

M. Mann: Le Conseil poursuivra son travail jusqu'à ce que soit modifiées les mesures législatives qui l'animent.

## [Text]

**Mr. Bell:** You have not taken my invitation to answer the question that if there were any protection for certain ports, where it will end up now.

**Mr. Mann:** I am sorry I cannot answer that question.

**Mr. Lloyd:** Mr. Chairman, if I may . . .

**The Chairman:** Go right ahead.

**Mr. Lloyd:** . . . I would like to supplement the answer of the Chairman of the Board. Historically Halifax and Saint John were supplementary to the Port of Montreal in their common defence against erosion in traffic to the United States and the winter time activities in Halifax and Saint John were really brought about by the desire of the private users of facilities, the shipping lines and particularly the Montreal-based agents and interests, to use Saint John and Halifax in the winter months so as to hold traffic with their services to their agencies and to avoid the difficulty of getting them again in the spring. We cannot foresee what the container age will bring about by way of a change in this relationship. This was not really a protection so much as co-operation by the Atlantic Coast ports with the St. Lawrence ports. Undoubtedly, the container age will bring a new approach to competition which means the total systems of rail and ship and terminal all being integrated into one unit of operation. Undoubtedly, the economic costs of each system will be weighed by the users and I think in the case of the container age, Mr. Chairman, it is correct to say that competition will determine really the viability of the ports in so far as containers are concerned.

**Mr. Bell:** Then, in other words, it is a question of which has brought on this change more quickly, the Smith report itself or the modern container race that is beginning or probably both.

**Mr. Mann:** As much as I would like to pay tribute to Mr. Smith, I do not think he really enters into this particular situation. I do not think he was a cause of changes or a cause of our all being concerned with improvements in Canadian harbour administration. This goes back much before Mr. Smith. We have felt that improvements needed to be made, that one could develop in Canada a more rational port policy than we have had so far with the multiplication of port authorities and the various unco-ordinated systems, and that one could do better than that.

**Mr. Bell:** I thank Mr. Mann for answering. I just say to the Chairman and the Committee that I hope we get a chance as a Committee to examine in full detail just where we are going under these new plans. I am sure the Minister has this in mind but

## [Interpretation]

**M. Bell:** Mais vous ne m'avez pas dit quelle protection serait accordée à certains ports.

**M. Mann:** Je regrette, mais je suis incapable de le faire.

**M. Lloyd:** Monsieur le président, puis-je . . .

**Le président:** Faites.

**M. Lloyd:** . . . je voudrais compléter la réponse du président du Conseil. Les ports de Halifax et de Saint-Jean ont, de tous temps, aidé au port de Montréal, à prévenir l'exode du trafic vers les Etats-Unis. En fait, l'activité qu'on trouve en hiver, dans les ports de Halifax et de Saint-Jean, est attribuable aux particuliers, aux lignes de transport maritime et, surtout, aux agences montréalaises, intéressées à se prévaloir de leurs installations pour retenir leur clientèle durant les mois d'hiver. On ne saurait dire ce que nous réserve sur ce point l'ère des containers. Il ne s'agissait pas tellement de protection que de collaboration entre les ports de la côte Atlantique et ceux du Saint-Laurent. L'ère des *containers* suscitera une nouvelle conception de la concurrence qui engage tout le réseau ferroviaire et maritime ainsi que leur terminus; ils seront intégrés dans un même réseau — monstre de communications. A coup sûr, les usagés pèseront le coût de chacun des systèmes. Dans cette ère des *containers*, monsieur le président, il est juste de dire que la concurrence décidera de la viabilité des ports.

**M. Bell:** Il s'agit donc de voir lequel, du Rapport Smith, ou de l'ère des containers a suscité ce changement. Les deux, peut-être.

**M. Mann:** Si disposé que je sois à rendre hommage à monsieur Smith, il n'a que faire ici. Ce n'est pas à lui qu'il faut attribuer le changement ou encore notre souci d'améliorer l'administration du Conseil des ports nationaux. Bien avant lui, nous avions reconnu cette nécessité et savions qu'on pouvait élaborer au Canada une politique portuaire plus rationnelle que celle que nous avons eue jusqu'ici, caractérisée par une multiplicité d'autorités portuaires et différents régimes sans coordination aucune.

**M. Bell:** Je remercie M. Mann. J'espère que le Comité aura l'occasion en tant que Comité d'étudier en détails et de voir dans quelle voie nous engage ce nouveau régime. Je suis sûr que le ministre avait l'intention de nous le dire mais je vous préviens que les

## Texte]

his is advance notice that I for one am quite concerned about the details of the changes and where certain ports will fit, when they are virtually thrown to the wolves.

**The Chairman:** Mr. Allmand, you are next.

**Mr. Allmand:** Yes, Mr. Chairman. Mr. Mann, when certain recommendations of the Picard Commission Report were implemented in Montreal, especially the recommendations relating to the guarantee on hours to be paid to the longshoremen, there was supposed to be an increase in productivity linked to this. Since the implementation of those recommendations, productivity has been going down. As a matter of fact, it was only last week that Mr. Beaudet made a statement—I forget where—that people could not expect productivity to increase in Montreal.

What has gone wrong here? When this guarantee was implemented there was supposed to be a gradual increase in productivity. This has not taken place. Why? And why do we now have a statement from the port director in Montreal that we cannot even expect this increase in productivity?

**Mr. Mann:** I am sorry, Mr. Allmand, I have not seen Mr. Beaudet's statement. The most recent public appearance that Mr. Beaudet made was before the Canadian importers Association in Toronto. I think it is probably right that productivity at Montreal could be improved. I do not know whether it has gone down since the Picard Commission.

**Mr. Allmand:** I hear it has gone down 30 per cent since 1964.

**Mr. Mann:** These, I think, are the Picard figures are they not?

**Mr. Allmand:** Yes, and adjusted up to date.

**Mr. Mann:** I am sorry I cannot reply to that, unless one of my colleagues or associates can answer your question. I am not at all familiar with the exact figures on this, other than statements that have been made that productivity leaves something to be desired.

**Mr. Allmand:** This is a very serious question for people in Montreal. They feel that they are committed to this guarantee. I forget the exact nature of it but it is a higher guarantee than on the eastern seaboard of the United States. It is a higher guarantee than in England. I think in England it is only 35 hours a week. This guarantee is costing quite a bit of money; the people who use the harbour in Montreal and the people who rely on the harbour are seeing productivity decline and they are losing business. Have you received representations from people in Montreal about the decrease in productivity?

## [Interprétation]

détails de ces modifications m'inquiètent: qu'adviendra-t-il de certains ports; quels sont ceux qui seront fermés.

**Le président:** Monsieur Allmand.

**M. Allmand:** M. Mann, lorsque certaines recommandations du rapport de la Commission Picard furent mises en vigueur à Montréal, tout particulièrement celle qui a trait à la semaine garantie des débardeurs, il devait y avoir une augmentation de la productivité. Or depuis, la productivité a baissé. En fait M. Beaudet a fait la semaine dernière une déclaration—je ne sais pas au juste où, à l'effet qu'on ne saurait s'attendre à ce que la productivité augmente à Montréal. Je voudrais vous demander ce qui ne va pas ici.

Que s'est-il donc produit? Lorsque cette garantie fut mise en vigueur, il devait y avoir une augmentation progressive de la productivité. Elle ne s'est pas produite. Pourquoi? Avons-nous une déclaration du directeur du port de Montréal à cet effet?

**M. Mann:** Je regrette, je ne connais pas cette déclaration de M. Beaudet. Il s'est produit en public la dernière fois devant la *Canadian Import Association*, à Toronto. On serait probablement en droit de s'attendre à une augmentation de la productivité de Montréal. J'ignore si elle a diminué depuis le rapport de la Commission Picard.

**M. Allmand:** On dit qu'elle a diminué de 30 p. 100 depuis 1964.

**M. Mann:** Selon les données du rapport Picard?

**M. Allmand:** Oui, et mises à jour.

**M. Mann:** Je regrette, de ne pouvoir répondre à cette question; à moins que ne le puisse un de mes collègues. Je ne connais pas les données précises sur ce point. Je sais seulement que le rendement laisse à désirer.

**M. Allmand:** C'est une question très importante pour la population de Montréal qui se sent engagée par cette garantie. Cette garantie est plus élevée que celle à laquelle souscrit l'*Eastern Seabord* des Etats-Unis; et plus élevée que celle de l'Angleterre, ou elle n'est, je crois, que de 35 heures par semaine. Cette garantie coûte cher; les usagers du port de Montréal voient la productivité baisser ainsi que leur chiffre d'affaire. Les gens de Montréal vous en ont-ils parlé?

## [Text]

Mr. Mann: No, we have not.

Mr. Allmand: You have received no representations, no protests on that particular situation?

Mr. Mann: No.

Mr. Allmand: I find that strange, because I have received all kinds of protests as a member of Parliament from Montreal—and not only a lot of protests, but expressions of great, great concern. Many feel that Montreal is going to lose its position as probably the outstanding port in Canada if something is not done to make good what was promised when the guarantees were introduced with the implementation of the Picard Commission Report recommendations. Do you not feel it is part of your responsibility to be concerned about this?

Mr. Mann: We certainly are concerned about it. As you know the Board as such does not employ longshoremen...

Mr. Allmand: I know, unfortunately.

Mr. Mann: ... and this of course makes our sphere of activity less direct. There is no guarantee that if we did employ the longshoremen that the situation would be any better.

Montreal went—this is generally known—through a grave period of labour instability. Things appear to be improving in that field. People like Jack Eyre, who is President of Saguenay Steamships and a very knowledgeable man, has declared himself as being rather pleased about what has been achieved in co-operation between management and labour. Some aspects of the port appear to be working very efficiently. Mr. Talbot referred earlier to the container operation. Our general cargo component is not bad at all. The outlook as indicated to us by the steamship companies for 1970 appears to be not unfavourable; and yet there is no question about it that matters can be improved with regard to productivity, and we hope they will be improved.

Mr. Allmand: Do you feel that this problem of productivity is beyond your responsibility, or beyond your administrative responsibilities. Is this something that you feel the National Harbours Board as such cannot really do anything about?

Mr. Mann: I do not think one should ever feel that one cannot do anything about anything. But as matters are arranged, perhaps the causes of this are beyond any mere administrative tinkering. There has to be re-established in Montreal a better atmosphere—and this is in process—between management and labour, between the employers of labour and the longshoremen and other unions working in the port, and this we understand is improving. I think over time,

## [Interpretation]

M. Mann: Non.

M. Allmand: Ils ne vous en ont pas parlé?

M. Mann: Non.

M. Allmand: J'en suis étonné, car j'ai reçu force de protestations à cet égard, à titre de député d'une circonscription de Montréal. Nombre d'entre eux craignent que Montréal cesse d'être le principal port du Canada si on n'assure pas la réalisation des promesses faites lors de la mise en vigueur des recommandations du Rapport Picard. Ne croyez-vous que cette réalisation relève de votre compétence?

M. Mann: La situation ne nous laisse pas indifférents, bien sûr, mais, comme vous le savez sans doute, le Conseil des ports n'embauche pas les débardeurs...

M. Allmand: Non, malheureusement.

M. Mann: ... et de ce fait, que le champ de notre intervention s'en trouve réduit. Sans compter que nous ne ferions peut-être pas mieux.

Montréal a traversé une période d'instabilité ouvrière, qui semble se tasser. Des gens comme Jack Eyre, président de la Saguenay Steamships, personne fort averti, est plutôt satisfait du climat de collaboration qui règne entre la direction et le personnel. Certains services du port fonctionnent avec efficacité. M. Talbot a parlé plus tôt des *containers*. En général, la situation de nos cargaisons est assez bonne. Les prévisions des compagnies maritimes pour l'année 1970 sont favorables; et pourtant, il y a lieu d'améliorer le rendement, c'est indiscutable, et nous espérons y parvenir.

M. Allmand: Croyez-vous que le rendement échappe à votre compétence ou à vos responsabilités administratives? Êtes-vous d'avis que le Conseil des ports nationaux n'a pas à intervenir dans ce domaine?

M. Mann: Non. Je crois qu'on peut toujours faire quelque chose. Mais la présente situation n'est peut-être pas réductible par des manœuvres administratives. Il faut que le climat montréalais s'assainisse et c'est aux secteurs patronal et ouvrier qu'il incombe de le faire; on nous dit qu'une ambiance meilleure se dessine.

## [Texte]

and hopefully not over a very long time, we can expect an improvement.

I think I must come to the defence of the port of Montreal here. There has been a great deal of instability on the waterfront in a number of countries. I need only refer you to the sad experience which the Port of London Authority had and still has—a very expensive container terminal not being used because of some difficulties with regard to labour practices. It is significant, I think, to mention that even in Sweden, traditionally a country which has been relatively free, if not entirely free, of strikes in the post-war period, the port of Goteborg last year had the first wildcat walkout of waterfront labour. And the same thing in ports in Australia. These are all locally administered ports by the way. The criticism that might have been levelled against the national ports authority is totally irrelevant in this context. In all of these ports you have had this labour instability.

I think perhaps we might be in some respect confronted with the difficulties which beset any industry that is in a process of technological change, particularly when it is an industry which is as tradition-bound as transportation.

**Mr. Allmand:** I will move on to another area and that is with respect to the lease of sheds in Montreal.

I have received many complaints by users of the port with respect to the sheds in Montreal being leased to people on a one year, almost arbitrary, basis; that these people do not really know from year to year whether they will have the same shed again the following year; that there seems to be no incentive to them to make improvements due to the fact that they do not know whether they are going to have the same sheds again. I have other questions with respect to sheds but there is this question to begin with. Why, in Montreal, are the leases for one year? And what are the criteria for granting these sheds to those who apply for them?

**Mr. Mann:** Generally I think my colleagues and I agree with you that the one year lease pattern is not an adequate pattern.

We have had a terminal operations committee, an internal NHB committee, at work now for quite a long time. This is a very complex subject because you are dealing with "the custom of the port" and a lot of economic interests. Through our Committee we have attempted, I think almost to the point of exhaustion, Mr. Allmand, to follow the democratic process of consultation with everybody. If my memory is right, there have been in excess of 40 meetings with various economic interests, both labour and management, on the question of terminal operations. Draft reports have been circulated and suggestions have been invited. I believe the latest one is due this month. I think it is quite true that a one year's shed lease pattern is not a satisfactory one and we ourselves are looking forward to a longer lease pattern.

## [Interprétation]

Mais je dois me porter à la défense du Port de Montréal. Il y a eu beaucoup d'instabilité chez les débardeurs de nombreux pays. Le port de Londres, dont le service de containers est paralysé par des difficultés occasionnées par des pratiques de travail; la Suède, qui n'avait pas connu de grève dans la période d'après-guerre, a eu récemment une grève sur le tas; de même pour les ports de l'Australie. Au fait, les critiques qu'on aurait pu faire à l'égard du Conseil ne sont pas pertinentes dans ces cas, car il s'agissait de ports gérés localement. Tous ces ports ont connu des malaises ouvriers.

Peut-être éprouvons-nous les difficultés que rencontre toute industrie soumise au changement technologique, surtout s'il s'agit d'une industrie liée par la tradition, comme celle des transports.

**M. Allmand:** Passons maintenant à la location des hangars.

On s'est plaint qu'ils sont loués en vertu de baux annuels, et de façon plutôt arbitraire. Le locataire ignore si, d'une année à l'autre, il pourra louer à nouveau le même hangar. Ils ne sont nullement portés à y apporter des améliorations. Pourquoi, à Montréal, les baux sont-ils d'un an? En vertu de quels critères sont-ils accordés?

**M. Mann:** Nous en convenons avec vous, mes collègues et moi-même, qu'un bail d'un an n'est pas indiqué. Nous avons eu un Comité de l'administration portuaire, un Comité interne du Conseil des ports nationaux qui œuvre depuis longtemps. Vu le sujet complexe, les traditions portuaires et les intérêts économiques, nous avons essayé de suivre le processus démocratique ad infinitum par l'entremise de ce Comité. Si je me souviens bien, il y a eu plus de 40 réunions avec des groupes tant du secteur patronal que syndical auxquels on a distribué des copies d'un projet de rapport tout en les invitant à faire des recommandations. Il est juste qu'un bail d'un an pour un hangar ne constitue pas une formule satisfaisante et nous-mêmes nous attendons à avoir l'occasion de prendre un bail à long terme.

## [Text]

On the question of allocation of the sheds—I must emphasize this because there have been a lot of ill-informed reports about excessive centralization in the National Harbours Board system . . .

**Mr. Allmand:** I did not hear that, sir.

**Mr. Mann:** There have been some ill-founded allegations of excessive centralization in the National Harbours Board system with regard to shed allocation in Montreal. This traditionally has been a prerogative of the local port manager who, based on his local knowledge and the knowledge of the trade, has attempted to allocate these sheds satisfactorily.

**Mr. Allmand:** I understand that longer term leases can be obtained but they could be obtained only from the National Harbours Board in Ottawa. Is that correct?

**Mr. Mann:** Basically, under the Act as it stands, we must submit longer term leases to the Governor in Council for approval, hence it must come through Ottawa. By the way, this is the same situation that pertains at commission and public harbours. There is no difference between the NHB and other systems of port administration in that respect.

**Mr. Allmand:** Are there many of these longterm leases granted through Orders in Council in Montreal?

**Mr. Mann:** Not with regard to sheds because the local port management so far has advocated the annual lease of sheds and the whole matter of the term of lease and the criteria to be used when changes are made of these leases are still the subject of a study as a result of our Terminal Operations Committee.

**Mr. Allmand:** I understand that the users pay rental for the sheds in Montreal but they do not do it in Quebec, Halifax and Saint John. Why is that so?

**Mr. Mann:** Because we do not, and have not in the past, tried to impose a uniform rigid pattern of administration on all our ports. There has been a tradition of shed leases in Montreal because the customers felt that they wanted it. We also have leased and are leasing sheds in Trois-Rivières and in St. John's, Newfoundland. So you have a response of the National Harbours Board to what have been essentially local requirements. These may change now with the continuing changes in traffic and technology. Particularly in the container era, people who have a very heavy investment in a system of transportation no longer will be satisfied with an annual lease, they must have a longer term lease. We have responded to that in our container terminals.

## [Interpretation]

Pour ce qui est de l'allocation de hangars je dois insister là-dessus parce qu'il y a toujours eu beaucoup de rapports où l'on était mal renseigné sur le régime du Conseil des ports nationaux.

**M. Allmand:** Je n'ai pas compris ce que vous avez dit.

**M. Mann:** On a porté des accusations non fondées contre le système utilisé par le Conseil des ports nationaux visant la répartition des hangars au port de Montréal. La juste répartition des hangars est traditionnellement assurée par le directeur du port ou tout au moins il essaie de s'acquitter au mieux de sa tâche grâce à ses connaissances spéciales du milieu.

**M. Allmand:** Si je comprends bien on peut obtenir un bail à long terme du Conseil des ports nationaux à Ottawa, est-ce juste?

**M. Mann:** Essentiellement, en vertu de la loi, nous devons présenter au gouverneur en conseil des baux à plus long terme aux fins d'approbation. Donc, il faut passer par Ottawa comme il faut le faire pour les ports publics et ceux qui relèvent de la Commission. Je ne vois aucune différence entre l'administration du Conseil des ports nationaux et celle des autres ports.

**M. Allmand:** A Montréal, bon nombre de ces baux à long terme sont-ils accordés en vertu de décrets en conseil?

**M. Mann:** Pas pour ce qui est des hangars parce que l'administration locale, a jusqu'ici préconisé la formule de l'allocation annuelle des hangars. Tout cette question des conditions des baux et des critères qu'on utilise pour les modifier, font toujours l'objet d'une étude à la suite de la conception de ces Comités d'exploitations du service des terminus.

**M. Allmand:** Si je comprends bien, ceux qui les utilisent paient une location à Montréal mais non pas à Québec, Halifax et St-Jean. Pourquoi?

**M. Mann:** Parce que nous n'essayons pas et nous n'avons jamais essayé non plus par le passé d'imposer une méthode uniforme d'administration dans tous nos ports. La location des hangars à Montréal fait partie de la tradition parce que les clients le désiraient eux-mêmes. Nous louons aussi des hangars à Trois-Rivières et à St-Jean, Terre-Neuve. Donc vous avez la réaction du Conseil des ports nationaux pour ce qui est des exigences locales. Le conseil peut abandonner cette formule à cause des changements apportés par le trafic et la technologie, surtout avec l'ère des conteneurs. Le Bail annuel ne répond plus à la satisfaction des gens qui ont fait des investissements très importants dans un mode de transport donné. Ils veulent avoir un bail à long terme et nous avons réagi en conséquence.

## [Texte]

**Mr. Allmand:** Was the decision whether or not you had rental for these sheds made by the National Harbours Board in Ottawa or by the port manager in each area? Was that a centralized decision or a local decision?

**Mr. Mann:** Basically, the recommendation would come from local port management.

**Mr. Lloyd:** Mr. Chairman, may I interject a supplementary observation. With respect to the utilization of container facilities, we do have a general policy of leasing the site. So rentals for equivalent kind of facilities are common to all eastern ports. Montreal is not at a disadvantage with respect to, say, Halifax and Quebec in so far as paying rentals for facilities devoted to container terminal operations. They are the same.

► 1145

**Mr. Allmand:** That is only a very small percentage so far.

**Mr. Lloyd:** That is correct.

**Mr. Allmand:** In Montreal there is only one container port at present and the vast number of sheds and space on the port are of the traditional kind.

Another complaint I have received is that in Montreal no sheds are leased to the independent stevedoring companies, which many of them complain is completely unfair because other stevedoring companies are associated with shipping agents or others that have sheds and they have the right to use them. These independent stevedoring companies cannot rent the sheds which is different than it is in other ports in the world. I have here actually a list of other ports where the independent stevedoring companies can lease. Why in Montreal would there be a policy that the independent stevedoring companies cannot lease the sheds?

**Mr. Mann:** I know of at least three stevedoring companies which have sheds this year in Montreal.

**Mr. Allmand:** They do this year?

**Mr. Mann:** Right.

**Mr. Allmand:** So there was a change in policy?

**Mr. Mann:** Right.

**Mr. Allmand:** That is very good. Is it a general rule now, Mr. Mann, that they will be leased in Montreal if there is a request for them?

**Mr. Mann:** There is no reason that they should not be.

## [Interprétation]

**M. Allmand:** Est-ce le conseil des ports nationaux qui a pris cette décision à Ottawa ou est-ce le directeur du port? En d'autres termes, est-ce une décision locale ou centrale?

**M. Mann:** Essentiellement, la recommandation vient du directeur et de l'administration locale.

**M. Lloyd:** Monsieur le président, je ferai remarquer qu'à l'égard de l'emploi des conteneurs, nous avons une politique d'ensemble concernant la location de l'espace; donc la valeur locative pour les aménagements semblables sont communs pour tous les ports de l'est. Montréal n'est pas dans une situation désavantageuse par rapport à Halifax ou Québec, pour ce qui est de la location des installations portuaires consacrées aux conteneurs.

**M. Allmand:** Oui, mais le pourcentage est infime jusque-là.

**M. Lloyd:** Vous avez raison.

**M. Allmand:** A Montréal, il n'y a qu'un seul terminus pour les conteneurs à l'heure actuelle et la plupart des hangars et une grande partie de l'espace portuaire conviennent à l'ancien système.

On se plaint aussi qu'à Montréal aucun hangar n'est loué à bail aux sociétés de débardeurs indépendants. Plusieurs se plaignent qu'il s'agit là d'une mesure excessivement injuste, car d'autres débardeurs associés aux armateurs ou à d'autres propriétaires de hangars ont le droit de les employer. Ces débardeurs indépendants ne peuvent pas louer les hangars, ce qui ne se passe pas dans les autres ports du monde. J'ai ici une liste des autres ports où les débardeurs indépendants peuvent louer des hangars. Pourquoi donc à Montréal y aurait-il une politique selon laquelle les débardeurs indépendants n'auraient pas ce privilège?

**M. Mann:** Je connais au moins 3 sociétés de débardeurs indépendants qui ont des hangars à Montréal cette année.

**M. Allmand:** Cette année?

**M. Mann:** Oui.

**M. Allmand:** Il y a eu un changement de politique?

**M. Mann:** Oui.

**M. Allmand:** C'est très bien. S'agit-il d'une règle générale maintenant, qui veut que les hangars pourront être loués à Montréal si l'on en fait la demande?

**M. Mann:** Aucune raison pour ne pas le faire.

## [Text]

**Mr. Allmand:** Very good.

You refer to the Terminal Operations Committee and its report. I had heard that the recommendations of the Terminal Operations Committee were now being put into operation in Montreal. However, from what you seem to have said this morning I get the impression that the studies and consultations are still being continued and that it is not final. Is that so?

**Mr. Mann:** Actually this is so, yes. We had an original document which was circulated to all economic interests involved quite some time ago. We then had a second draft which we held up because at that time the Smith Commission was conducting its investigation and it was represented to us that it would not be proper to get it mixed up with the Smith Commission thing, so we deferred to that. The second document was circulated—I am sorry I have not the date here—some little while ago. Replies to that second, and improved, document were asked for and I think they are due this month. I wish I could be more specific. We had filed an appearance for Mr. Bowen, who is the Director of Traffic Development for the National Harbours Board and Chairman of the Terminal Operations Committee, but unfortunately he was suddenly taken ill and is under doctor's care at the moment. So you must forgive us for this lack of knowledge.

**Mr. Allmand:** I had been told just this past weekend that the terminal operations plan was now in effect in Montreal and would be in effect for the coming season. That is not correct?

**Mr. Mann:** No, that is not correct.

**Mr. Allmand:** Somebody told me that trucks were not being allowed into the sheds and into the ports, as they previously had been, and so forth.

**Mr. Mann:** That is only one aspect of the matter.

**Mr. Allmand:** But you say it is not true.

**Mr. Mann:** No. The terminal concept has not been adopted yet by this Board officially, it is to be subject to a final recommendation from the Terminal Operations Committee. But tailgating of trucks is a matter apart from that, although it is part of a terminal concept.

**Mr. Allmand:** You say that Mr. Bowen would be the best man to answer questions on this. I had some questions on comparative cost figures on the introduction of the terminal operations concept in Montreal with respect to the present system. Have you projected estimates of the costs under the proposed system as compared with the other system?

**Mr. Mann:** I think we probably can answer that question, Mr. Chairman. There have been some cost

## [Interpretation]

**M. Allmand:** Très bien.

Vous avez aussi fait mention du Comité de l'administration portuaire et de son rapport. J'avais entendu dire que les recommandations du Comité et de l'administration portuaire étaient déjà mises en vigueur ou devaient l'être à Montréal, mais, j'ai maintenant la nette impression que ces études et ces consultations se poursuivent et que rien n'est définitif. Est-ce exact?

**M. Mann:** Oui, c'est exact, effectivement nous avons fait circuler un document original à toutes les sociétés intéressées il y a un certain temps déjà; nous avons lu ensuite un deuxième avant-projet que nous avons retardé, parce qu'à ce moment-là la Commission Smith faisait son enquête et on nous avait dit qu'il ne serait pas judicieux de mélanger les deux. Le deuxième document a donc été distribué il y a un certain temps. Les réponses à ce deuxième document amélioré ont été sollicitées et doivent être rendues ce mois-ci. Je voudrais être plus précis, mais M. Bowen qui est le directeur de l'administration du trafic pour le Conseil des ports nationaux et aussi président du Comité des opérations des têtes de ligne, n'a pas pu comparaître devant nous car il est malade et sous les soins du médecin à l'heure actuelle. Nous regrettons ce manque de connaissance de notre part.

**M. Allmand:** En fin de semaine dernière, on nous avait dit que le programme des opérations des têtes de ligne est maintenant en vigueur à Montréal et le serait aussi pour la saison à venir. Ce n'est pas exact?

**M. Mann:** Ce n'est pas exact.

**M. Allmand:** On m'a dit qu'on ne permettait pas aux camions de venir aux hangars comme ils le faisaient auparavant.

**M. Mann:** Ce n'est là qu'un seul aspect de la question.

**M. Allmand:** Mais, vous dites que ce n'est pas vrai.

**M. Mann:** Non. L'idée des terminus n'a pas encore été adoptée par le Conseil de façon officielle. Elle doit être soumise à une approbation définitive de la part du Comité de l'administration portuaire. La question des camions est tout à fait distincte même si cela fait partie de l'ensemble du concept des terminus.

**M. Allmand:** Vous dites que M. Bowen serait tout désigné pour répondre à ces questions. Pouvez-vous établir une comparaison entre les frais d'inauguration du système des terminus et ceux du système actuel? Y a-t-il extrapolation des coûts du système proposé? Avons-nous comparé les résultats?

**M. Mann:** Monsieur le président, il y a eu des estimations de coût mais nous ne sommes pas

## Texte]

estimates made. We are not satisfied that these are good enough, nor are we satisfied that some of the costs given by people who have looked at it casually are proper, because there is not enough of a basis yet and we will continue our work to hone down the costs.

1150

**Mr. Allmand:** As you can appreciate, if we are going to introduce a new operation in Montreal it is, again, going to increase the costs of the whole operation, in addition to the guarantee for longshoremen and so forth. Again, I think Montreal is going to be in a bad position. I think everybody thinks that some kind of terminal operation should be introduced, but I do not think they want something that is going to be excessive in cost.

**Mr. Mann:** I think one should make a very careful distinction here, Mr. Allmand, between the dollar cost and the economic cost of something. So far all the material that has been bandied about was in relation to dollars and there is not enough of a scientific basis for the figures mentioned. What has not been done is to compare what even may possibly be a higher dollar cost with the true economic cost due to better handling, due to better efficiency which, in effect, may bring down the cost to the user. This is the kind of work we want to refine a little more than we have so far.

**Mr. Allmand:** I understand that if terminal operations are to be introduced in a port there must be some real unity between all the elements that work in the terminal, including the longshoremen. Could you report on the progress, if any, being made with respect to this aspect. Are the longshoremen giving any indication that they will co-operate in a terminal operation system in Montreal?

**Mr. Mann:** I do not think there would be any problem from the ILA. In fact I think the existence now of what is essentially a terminal operation in the batch-to-container terminal is vivid proof of that. I do not think that is where you find the problem.

**Mr. Allmand:** Where do you think you would find the problem?

**Mr. Mann:** I thought you might ask that. At the moment there are freight handlers in the sheds and discussions already have been taking place and will continue to take place on how best these people can be accommodated in a terminal operation concept.

**Mr. Allmand:** I also wanted to ask some questions, Mr. Mann, about the policy of creating or building container facilities and putting in other capital improvements in our ports. When you were here last year, or maybe even in previous years, when questions were asked whether the National Harbours Board

## [Interprétation]

satisfaits de cette extrapolation et nous ne sommes pas convaincus non plus que les frais examinés de façon superficielle soient adéquats car il n'y a pas suffisamment de base à l'heure actuelle pour les établir. Nous continuons donc à œuvrer pour diminuer les coûts.

**M. Allmand:** Comme vous le savez sans doute, si nous devons inaugurer un nouveau système, à Montréal, les frais d'exploitation et de garantie pour les débardeurs en seront augmentés. A mon avis, Montréal se verra dans une situation désavantageuse. Chacun s'accorde à dire qu'il faut une nouvelle administration portuaire, mais il ne faut pas que ce soit au détriment financier des sociétés intéressées.

**M. Mann:** Je crois qu'il faut faire une distinction très nette entre l'aspect financier et l'aspect efficacité. Jusqu'à maintenant, tout notre matériel d'étude porte sur les coûts en termes de dollars et nous n'avions pas suffisamment de données scientifiques pour appuyer nos conclusions. Ce qui n'a pas été fait, c'est l'étude des coûts en dollars relativement élevés au regard du coût réel économique qui, grâce à une plus grande efficacité, et à une manutention supérieure sera vraisemblablement plus bas et ce sera à l'avantage du client. C'est dans cette direction que nous voulons pousser notre étude et raffiner nos méthodes.

**M. Allmand:** Si j'ai bien compris, l'inauguration de l'administration portuaire suppose une profonde unité entre la population active du port sans oublier les débardeurs. Pourriez-vous nous renseigner sur l'évolution de l'attitude des travailleurs à cet égard? Les débardeurs feront-ils preuve de coopération s'il y a une nouvelle administration portuaire à Montréal?

**M. Mann:** L'Association internationale des débardeurs l'ILA, ne créera pas de difficultés. Effectivement, nous avons lancé cette initiative de conteneurs qui a changé, le concept de l'administration portuaire. Il n'y a donc pas de problème.

**M. Allmand:** Selon vous, où se trouveraient les difficultés?

**M. Mann:** Je vous voyais venir. A l'heure actuelle, il faut tenir compte des manutentionnaires de fret dans les hangars; on en est à débattre quelle est la meilleure façon d'accompagner ces gens au concept d'administration portuaire.

**M. Allmand:** Monsieur Mann, que pensez-vous de la politique de prix des aménagements de conteneurs et autres immobilisations dans nos ports? Quand vous êtes venu l'an dernier, on vous a demandé si le Conseil de ports nationaux prendrait l'initiative de construire les aménagements de conteneurs. Vous et vos fonc-

## [Text]

would take the initiative in building container facilities, you or your officials answered that you wait for a demand and then you respond. I think many of us felt that while we are waiting other competing ports are building the container facilities and taking business away from us. Has there been any consideration of changing this policy, in other words investing and trying to go out and create the business rather than waiting until there is a real certainty there is going to be a demand.

You know, we waited for years and years in Montreal for passenger facilities, and when we finally built them there was hardly any passenger business. It would be unfortunate if the National Harbours Board is waiting for the shipping lines and others to come in and build the facilities when, meanwhile, competing ports in the United States and so forth are building container facilities and Montreal is losing business. I speak from a Montreal point of view. Why should we not take initiatives and try and promote the building of container facilities and other capital improvements in the ports, such as sheds and so forth?

● 1155

**Mr. Mann:** If you would allow me, perhaps I should modify the statement you made. It gives me the impression that we sit and dully wait for a demand to materialize and we must be absolutely sure that it will be there.

**Mr. Allmand:** I had that impression.

**Mr. Mann:** In effect, we do anticipate to quite some extent by making available land areas suitable for container traffic. We did so at Halifax, we did so at Saint John, we have had facilities at Quebec available for the accommodation of such traffic, and we never yet have held back the development of any reasonable container movement to Canadian ports.

I do not think that it would be prudent to go blue-skiing and build facilities in the hope that some day somebody might want to use them. You do not do that with container facilities. Container facilities are part of an over-all transport system. The port of Saint John for instance, was not at a disadvantage at all by not having a crane on site a couple of years ago. It will have a container service. The mere existence of a container crane does not guarantee at all that you will have a container service. The best example of that can be found at the Port of Boston where the Massachusetts Port Authority has a full-fledged container terminal—crane, pavement, office and all-fenced and gated, where the grass grows and the wires of the crane swing loosely in the wind. This is the kind of thing that my colleagues and I do not want to see in Canada, because we do not have that kind of money here.

## [Interpretation]

tionnaires ont répondu que vous attendiez d'abord que la demande se fasse sentir avant de vous lancer dans une telle entreprise. Plusieurs parmi nous étions d'avoir que pendant que nous attendions, d'autres ports concurrentiels n'hésitent pas à construire les aménagements de conteneurs, ce qui nous enlève notre clientèle. A-t-on songé à changer cette politique, à investir et à créer cette clientèle plutôt que d'attendre qu'il y ait certitude d'une demande?

Vous savez qu'à Montréal on a attendu pendant des années avant de procéder à la construction des aménagements pour les passagers et enfin de compte quand on s'y est décidé, il était trop tard. Il serait dommage que le Conseil des ports nationaux attende que les armateurs et d'autres sociétés construisent les aménagements, alors que les ports concurrentiels aux Etats-Unis et ailleurs n'hésitent pas à installer des conteneurs qui nuisent à la clientèle de Montréal. Pourquoi ne pas prendre l'initiative et essayer de promouvoir la construction d'aménagement de conteneurs ou autre immobilisations dans les ports, tels que les hangars par exemple?

**M. Mann:** Je vais me permettre de modifier quelque peu la déclaration que vous avez faite. Si je ne m'abuse, vous avez dit que nous sommes des spectateurs inertes jusqu'à ce que la demande se fasse sentir de façon absolue.

**M. Allmand:** C'est l'impression que j'avais.

**M. Mann:** En fait, ce n'est pas du tout ce qui se passe. Nous allons de l'avant dans une très large mesure en rendant disponible le terrain voulu pour le trafic des conteneurs. C'est ainsi que nous avons procédé à Halifax; et à Saint-Jean, Nouveau Brunswick; nous avons des aménagements à Québec créés en fonction de ce genre de trafic et jusqu'à maintenant nous n'avons pas empêché l'exploitation raisonnable du mouvement des conteneurs vers nos ports Canadiens.

A mon avis, il ne serait pas sage de nous lancer à perte de vue dans la construction des aménagements dans l'espoir qu'un bon jour on pourrait peut-être s'en servir. Les aménagements de conteneurs font partie d'un réseau complet de transport et il y a quelques années le port de Saint-Jean, ne s'en portait pas plus mal parce qu'il n'avait pas de grue sur place et pourtant il aura un service de conteneurs. L'existence même d'une grue pour les conteneurs ne garantit pas du tout que vous aurez ce service. Le meilleur exemple de ce que j'avance se concrétise à Boston où l'autorité du Massachusetts a une installation portuaire excellente, qui comprend conteneurs, grue, pavage, buraux, et tout; sur le terrain il y a non seulement les clôtures mais l'herbe qui pousse et où la grue se balade dans le vent. C'est le genre de situation que mes collègues et moi voulons éviter au Canada, car nous ne pouvons pas nous payer ce luxe.

## [Texte]

I only can repeat that we have not held back any container service. On the contrary, this Board has been able to facilitate container services by the arrangements which it has and is making with bona fide container users who have some traffic.

**Mr. Allmand:** Is the decision to promote container facilities finally made by the National Harbours Board in Ottawa, or is it made by the port director in the individual cities? In other words, if the port director or port manager in Montreal decided that there was a good chance of building another container facility in Montreal and bringing in more container business, would he have to get that approval from the National Harbours Board in Ottawa?

**Mr. Mann:** Correct, because this would involve a capital expenditure. The port manager would be familiar, and has been for the last three years, with the policy of this organization towards container terminals, he would work within the parameters of that policy and with the steamship and other economic interests that might be attracted to this port.

**Mr. Allmand:** But you say it is your policy, and you have people working on this, to try and exploit any possible new service such as this, and you try to make space available. For example, if you know that certain shipping lines want to come to the East Coast of North America, you have people exploring the possibility of developing new facilities in Montreal, Quebec, Saint John and Halifax. You are taking an aggressive attitude towards it; you are not waiting while Baltimore and Philadelphia and New York are going ahead.

● 1200

**Mr. Mann:** I do not think we are. Mr. Chairman, if I may be permitted, I would like to talk about the business of promoting this sort of thing—because the ball game is changing. The traditional travelling salesman approach that might have been valid to some extent now is changing.

You are now no longer dealing with that sort of thing. You are dealing in the context of an over-all transportation system which is oriented from origin of the shipment to destination and where many shippers do not really care how it is transported as long as it gets there unbroken and reasonably fast and at a good cost. You are now dealing more and more not with individual steamship lines but with large consortia of steamship lines, and that is the shape of things to come.

The promotion, the contact work is no longer as much directed towards the shipper as it is towards the consortium of steamship lines, the inland carrier of consortia traffic, the railways and so on. And with these we have very good contact.

## [Interprétation]

Je le répète jusqu'à maintenant nous n'avons paraissé aucun service de *conteneurs*. Bien au contraire, le Conseil appuie le service de *conteneurs* par les dispositions qu'il prend pour les clients qui ont déjà un certain trafic.

**M. Allmand:** La décision de promouvoir les aménagements de *conteneurs* vient-elle du Conseil de ports nationaux à Ottawa ou est-ce une décision du directeur du port dans une ville particulière? En d'autres termes, si le directeur du port de Montréal décidait qu'il serait avantageux de construire un autre aménagement de *conteneurs* à Montréal pour amener plus de clientèle en cet endroit, devrait-il obtenir l'approbation du Conseil des ports nationaux à Ottawa?

**M. Mann:** Oui, car cette initiative comporterait une dépense en immobilisation. Le directeur du port connaîtrait la politique, de notre organisation au sujet des installations de *conteneurs*. C'est dans le cadre même de cette politique qu'il travaillerait avec les armateurs et les autres sociétés intéressées pourraient vraisemblablement être attirés vers ce port.

**M. Allmand:** Vous affirmez toutefois que c'est votre politique; vos experts essaient d'exploiter toute espèce de service nouveau et vous faites tout en votre pouvoir pour trouver les aménagements et l'espace voulu. Si vous savez que certains armateurs sont attirés vers la Côte Est de l'Amérique du Nord vos ingénieurs vont explorer la possibilité d'aménager d'autres installations à Montréal, Québec, Saint-Jean et Halifax. Vous êtes animés d'un grand zèle et vous êtes entreprenants; en d'autres termes, vous n'attendez pas les événements pendant que Baltimore, Philadelphie et New-York progressent.

**M. Mann:** Vous avez raison. Néanmoins, le président, si je puis me le permettre, je tiens à discuter de la promotion de ce genre d'entreprise; l'attitude du voyageur de commerce qui autrefois avait un sens change maintenant.

Vous ne faites plus affaire avec ce genre de choses.

Vous procédez dans le cadre d'un régime d'ensemble de transport qui débute avec l'origine de l'expédition et se termine à destination. Le client ne se préoccupe guère de la façon dont les marchandises sont acheminées. Pour autant qu'elles arrivent en bon état dans un temps raisonnable et à un bon prix vous faites affaire de plus en plus avec les grandes sociétés d'armateurs par opposition à l'armateur particulier et c'est ce qui va se produire dans l'avenir.

Les communications ne sont plus tant adressées aux armateurs particuliers qu'aux grandes sociétés des navires de charge dans les eaux intérieures et ainsi de suite nous entretenons des rapports étroits avec ceux-ci.

## [Text]

**The Chairman:** Mr. Allmand, I am sorry, but I will have to put you down for the second round. Mr. McCleave.

**Mr. McCleave:** I have two areas of questions, Mr. Chairman. The first is to Mr. Lloyd since he is perhaps the Canadian expert in this field. Has Mr. Lloyd had a chance to compare the formula used by the National Harbours Board, the grant formula in lieu of taxes to municipalities, with the formula used by the Department of Finance in general? Are they the same formula?

**Mr. Lloyd:** Yes, the formula actually used by the National Harbours Board is the formula under the Municipal Grants Act, which is administered by a division of the Department of Finance.

**Mr. McCleave:** The reason I asked the question, Mr. Chairman, is that there had been some fears by some municipalities—I think Montreal was one—that in the reorganization within the Department as it affected the National Harbours Board, this might mean a loss in municipal revenue. That is why I raised the question, Mr. Lloyd, but I take it the answer is that these fears are unfounded or ill-founded.

**Mr. Lloyd:** I think perhaps, Mr. Chairman, the origin of the fears came from a publication known as the Manning Report of the Department of Transport, in which it was unequivocally stated that tax payments should not be made. Subsequently in a letter to the Canadian Federation of Mayors and Municipalities, I believe the Department of Transport officials concerned indicated that they did not mean that tax grants should not be paid but that they should not be paid by the harbours and that there should somehow be a vote from the Department of Finance. This was their I think rather comforting observation to the municipalities which it took them so many years to achieve.

If you are interested, I can place in the record, Mr. Chairman—I will not bother you with the figures, but I can give you the details of the actual provision for grants in lieu of taxes for each of the harbours for 1969 and the estimates for 1970, which now totals \$5,000,317.

In Halifax, for example, Mr. McCleave, the tax grant for 1969 was provided for at \$925,805, and at Montreal, \$2,440,000 for 1969, and estimated for 1970 in Montreal, \$3,159,500. While I am on that subject, Mr. Chairman, I should like to point out that this significant cost, of course, is another new element in appraising your investment in facilities. It now means that you must approach your undertakings with capital investment with a realization that you are incurring the tax costs.

**Mr. McCleave:** I hope that Mr. Lloyd's table will be inserted at this place in the proceedings. That perhaps gives me a chance to say that Mr. Lloyd, during a very

## [Interpretation]

**Le président:** Monsieur Allmand, vous aurez la parole à la prochaine tournée; je le regrette Monsieur McCleave.

**M. McCleave:** Nos questions se rapportent à deux domaines. Je m'adresserai à notre spécialiste canadien M. Lloyd. Je me demande toutefois s'il a eu l'occasion de comparer la formule du Conseil des ports nationaux favorisant les subventions plutôt que les taxes données aux municipalités avec celle du ministère des Finances?

**M. Lloyd:** Il s'agit de la même formule qui s'appuie sur la Loi sur les subventions aux municipalités dont l'administration est assurée par une division du ministère des Finances.

**M. McCleave:** Monsieur le président, certaines municipalités ont exprimé des craintes et Montréal en était une. Ainsi, la réorganisation du ministère pour ce qu'est du Conseil des ports nationaux pourrait vraisemblablement occasionner une perte dans les revenus municipaux et c'est la raison pour laquelle j'ai soulevé cette question. Néanmoins, si je comprends bien, ces craintes ne sont pas fondées.

**M. Lloyd:** A mon avis, l'origine de cette crainte remonte à une publication connue sous le nom du rapport Manning du ministère des Transports où l'on déclarait de façon non équivoque qu'on ne devrait pas verser de taxes. Par la suite, dans une lettre adressée à la Fédération des maires et des municipalités du Canada, les fonctionnaires du ministère des Transports ont indiqué qu'ils ne s'opposaient au système de taxes mais qu'ils s'opposaient à ce que les ports aient une charge fiscale alors qu'il appartenait au ministère des Finances de consacrer un chapitre à cet effet. Je crois que les municipalités s'en sont trouvé fort reconfortées. Si cela vous intéresse, monsieur le président, sans vous donner les chiffres, je vous expliquerai en détails les dispositions relatives aux subventions au lieu de taxes pour chacun des ports en 1969 ainsi que les prévisions budgétaires pour 1970 qui se chiffrent maintenant à 5 millions 317 dollars.

A Halifax, par exemple, monsieur McCleave, les subventions pour les taxes en 1969 oscillent entre 925,805 dollars à Halifax et à Montréal, 2,440,000 dollars; en 1970 elles se chiffrent à 3,159,500 dollars. Monsieur le président, pendant que je débats cette question, je tiens à préciser que ce coût significatif est un nouvel élément dans l'évaluation de vos aménagements, ce qui veut dire que vous devez envisager vos dépenses en immobilisations en tenant compte qu'il vous faut maintenant payer des taxes.

**M. McCleave:** J'espère que le tableau de M. Lloyd sera inséré dans notre compte rendu à cet endroit-ci. Au cours de sa carrière politique très longue, M. Lloyd

## [Texte]

long and distinguished political career, had been very much in the forefront in obtaining a better deal for municipalities.

The other question that I have is a follow-up to one raised by Mr. Allmand, and that is that in the rush into the containerization age and perhaps also with the development of the larger shipping companies, what about the little fellow in the shipping business?

I sent Mr. Lloyd, during the course of this morning's meeting, the complaint of one man from Halifax. He was not satisfied with the pier or the space arrangements that were made for him. He is, I gather, a small operator. Perhaps I should broaden the question to include all Canadian ports. Is the provision of facilities for your smaller operator who cannot lease or perhaps cannot have regular space set aside for him a real problem?

**Mr. Mann:** I do not know. I honestly do not know. It is a difficult question to answer, Mr. McCleave, because the future of the very small operator perhaps is not quite as certain as it once was. I am not only talking about the very small operator but even about very sizeable steamship companies who, simply because of economic pressure and the high cost of capital investment in specialized facilities—ships, for instance—have found it necessary to combine or to meld into larger companies.

So far at our ports I do not think we have had a real problem with regard to accommodation because we still have enough sheds. The question that will arise in the future is more whether we have too many sheds in the container age rather than too few, and this is the problem that is a real heartbreaker for port authorities all over the world, not only us. What do you do with regard to sheds when there is a great push toward land areas that can take container facilities?

**Mr. McCleave:** Concomitant of that question, do you carry out special studies, Mr. Mann, of the amount of turn-around time involved? This might perhaps be the best indication of whether or not any ship is getting a reasonable deal.

**Mr. Mann:** Turn-around of vessel?

**Mr. McCleave:** That is right. The vessel coming into port and discharging, loading and then making off again.

**Mr. Mann:** We have those records because we need them for tariff purposes.

**Mr. McCleave:** Does any pattern emerge with regard to any particular ports, indicating that perhaps the facilities are not all that they should be?

## [Interprétation]

travaillait beaucoup à obtenir une meilleure situation pour les municipalités.

A la suite de M. Allmand, je veux savoir ce qu'il adviendra du petit armateur dans cette course vers l'ère des conteneurs et aussi au moment où se développent des sociétés d'armateurs plus considérables?

Au cours de la réunion de ce matin, j'ai exprimé à M. Lloyd le mécontentement d'un homme de Halifax qui n'était pas du tout satisfait du quai et des aménagements en espace qui lui étaient accordés. Si j'ai bien compris, il s'agit d'un petit armateur. Je devrais peut-être étendre ma question à tous les ports canadiens: Est-il impossible de prévoir des aménagements pour les petits exploitants qui ne sont pas capables de louer à bail ou qui ne peuvent obtenir un espace de façon régulière? S'agit-il d'une difficulté réelle?

**M. Mann:** Je l'ignore et c'est une question à laquelle il est très difficile de répondre, monsieur McCleave. L'avenir du très petit exploitant n'est peut-être pas aussi certain qu'il ne l'était autrefois, non seulement pour le petit armateur, mais aussi pour les grands armateurs qui, par suite de pressions économiques et des frais élevés d'investissements dans des installations très spécialisées tels que les bateaux, ont trouvé qu'il était nécessaire de se fusionner et former de plus grandes sociétés.

Jusqu'à maintenant dans nos ports, il n'existe pas, à mon avis, de vrais problèmes de logement, car il nous reste toujours suffisamment de hangars. Nous nous demanderons plutôt à l'avenir si nous avons un surcroît de hangars dans l'ère des conteneurs plutôt qu'une pénurie? Grave problème donc, non seulement pour nous, mais pour toutes les autorités portuaires dans le monde.

Que faites-vous des hangars quand on s'achemine rapidement vers l'utilisation des terrains consacrés aux services des conteneurs?

**M. McCleave:** Monsieur Mann, vous livrez-vous à des études spéciales concernant le temps écoulé par le bateau? C'est peut-être la meilleure façon de déterminer si un transporteur peut remplir ses tâches dans des conditions raisonnables.

**M. Mann:** Faites-vous allusion au temps écoulé par le bateau?

**M. McCleave:** Oui, je parle du temps à partir de l'arrivée dans le port, du déchargement, du chargement, finalement du départ.

**M. Mann:** Nous gardons un dossier du temps écoulé parce que nous en avons besoin pour fixer les tarifs.

**M. McCleave:** D'après vos calculs, certaines installations portuaires ne sont-elles pas d'une médiocrité déconcertante?

## [Text]

**Mr. Mann:** I do not think I could answer that, sir. Maybe one of my associates can. I do not know.

**Mr. McCleave:** Maybe I could ask one of your associates, then.

## [Interpretation]

**M. Mann:** Il se peut qu'un de mes associés puisse répondre à cette question, mais moi, je ne le sais pas.

**M. McCleave:** Je pourrais peut-être inviter l'un de vos associés à répondre.

**Le président:** Monsieur Talbot.

**Mr. Talbot:** We were in the process of organizing our own research and development section within the National Harbours Board. This activity has been somewhat brought to a standstill because of the reorganization of the Ministry of Transport. The will be a research administration, but you are talking in terms of operations research.

**M. Talbot:** Nous étions en train d'organiser notre propre secteur de recherches et de développement au sein du Conseil des ports nationaux. Certes, cette activité a ralenti au point de ne plus exister en raison de la restructuration du ministère des Transports, mais il y aura une administration composée de chercheurs si vous parlez de recherches en exploitation.

**Mr. McCleave:** Yes, that is right.

**Mr. Talbot:** This we had conceived as being an activity related to ports. We are now at a standstill and will be until such time as the plans of the new ministry become more concrete.

**M. McCleave:** Oui, c'est exact.

**M. Talbot:** C'est en fonction des ports que nous avons conçu cette activité; nous marquons maintenant le pas jusqu'à ce que les plans du nouveau Ministère soient plus concrets.

**Mr. McCleave:** Are there any provisions whatsoever for capital development of shed space in any of the Canadian ports under your administration, apart from the sizeable sums in here for containerization facilities? Perhaps that is a quick way of getting at the question.

**M. McCleave:** Le Conseil prévoit-il l'investissement en capitaux pour les hangars des ports canadiens qui relèvent de votre administration, à part les sommes considérables affectées aux services de conteneurs?

**Mr. Mann:** Not this year. So far as I know, I do not think we have any sheds . . .

**M. Mann:** Pas cette année. Pour autant que je sache, nous ne disposons pas de hangars . . .

**Mr. Lloyd:** We have wharf construction in Montreal but not for sheds as such.

**M. Lloyd:** Nous avons des aménagements de quais mais qui ne servent pas aux hangars comme tels.

**Mr. McCleave:** Do you have any complaints about lack of shed facilities from the different port commissions that are independent of the National Harbours Board? I suppose there are associations in every port which bring their opinions to you and invite you to their annual dinners and the like.

**M. McCleave:** Pouvez-vous vous plaindre du manque de hangars appartenant aux autres commissions portuaires indépendantes du Conseil des ports nationaux? Il y a certainement des associations dans tous les ports qui transmettent ces opinions à votre Conseil et qui vous invitent à leur dîner annuel.

**Mr. Mann:** We have had, but not lately, though. If you are referring specifically to Halifax, we did have two years ago but not this year.

**M. Mann:** On a déjà assisté à ce banquet annuel, mais pas récemment. Si vous faites allusion à Halifax, on a eu un souper il y a deux ans, mais pas cette année.

**Mr. McCleave:** So the issue I raised is really not current or strongly contentious. Have there been complaints such as I have raised in any ports?

**M. McCleave:** Ainsi, le problème que j'ai soulevé n'est nécessairement pas de nature contentieuse. A-t-on déjà apporté des plaintes de cette nature dans l'un ou l'autre port?

**Mr. Mann:** Mr. McCleave, if you have a specific complaint, perhaps our port manager in Halifax should be given that information so that it can be looked into very quickly.

**M. Mann:** Monsieur McCleave, si vous voulez porter plainte sur un sujet précis, peut-être qu'il serait bon de nous addresser au directeur du port d'Halifax qui lui pourrait étudier immédiatement la question.

**Mr. McCleave:** Yes. Well, you have no port manager at the time.

**M. McCleave:** Mais il n'y a pas de directeur de port présentement.

**Mr. Mann:** We have an acting port manager.

**M. Mann:** Il y a le directeur intérimaire.

## [Texte]

**Mr. McCleave:** I did suggest to the gentleman concerned that he take his views to the National Harbours Board, and I will suggest that again to him.

**The Chairman:** While we have a quorum, yes, Mr. Howe.

**Mr. Howe:** I want to ask a question while we are on this subject. Would not the necessity of sheds give an all-round ability to the railroads to move traffic?

**Mr. Mann:** It is not only the railways, Mr. Howe. It is also the trucks, and very largely the trucks.

**Mr. Howe:** That is what I mean, the facilities to take it on with equipment as soon as it is taken off the boat.

**Mr. Mann:** That is correct. It is part of a total system.

**The Chairman:** While we have a quorum, as you know, we have been sitting without a vice-chairman. I would like to have a motion at this time to reinstate our vice-chairman as usual.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, I would be pleased to wave that Mr. Charles Turner be reinstated as the Vice-Chairman of this Committee.

**The Chairman:** I think it takes a motion to close the nomination. Who will make that motion?

**Mr. Smith (Saint-Jean):** I so would.

Motions agreed to.

**The Chairman:** Mr. Perrault.

**Mr. Perrault:** Mr. Chairman, I have some brief questions about Vancouver harbour. It was mentioned a few minutes ago that there is an acting harbour manager in one of the eastern ports. I wonder if Mr. Mann can give us any idea when a permanent port manager for Vancouver is going to be designated.

**Mr. Mann:** The same situation exists with regard to Vancouver, sir. The same agency is doing the executive search for the port manager in Vancouver.

**Mr. Perrault:** Is there any suggestion when their recommendation will be forthcoming?

**Mr. Mann:** I have not checked lately. We will have the list of suitable candidates who are recommended to us by the search agency in accordance with the usual pattern by about April 15, I am told.

**Mr. Perrault:** Mr. Chairman, as Mr. Mann more than anyone else is aware, there is a considerable degree of

## [Interprétation]

**M. McCleave:** J'ai suggéré à l'intéressé de faire part de son point de vue au Conseil des ports nationaux et je vais encore le lui suggérer.

**Le président:** Puisque nous avons atteint le quorum, oui, monsieur Howe.

**M. Howe:** J'aimerais poser une question sur le sujet que nous étudions présentement. Le hangar ne devrait-il pas être aménagé de façon à recevoir les wagons de chemin de fer?

**M. Mann:** Non seulement les wagons, monsieur Howe mais aussi les camions, les très gros camions.

**M. Howe:** Oui, je parle des installations qui permettraient de déplacer les marchandises aussitôt qu'elles sont déchargeées du bateau.

**M. Mann:** En effet, ses installations feraient partie d'un système d'ensemble.

**Le président:** Comme vous le savez, nous n'avons pas de vice-président et puisque nous avons atteint le quorum, je voudrais que quelqu'un propose de réintégrer notre président dans ses fonctions.

**M. Pringle:** Monsieur le Président, je propose que M. Charles Turner soit nommé à nouveau vice-président du comité.

**Le président:** Il nous faut maintenant une proposition pour accepter la nomination. Qui présente la proposition?

**M. Smith (Saint-Jean):** Moi, Monsieur le Président.

La proposition est acceptée.

**Le président:** Monsieur Perrault.

**M. Perrault:** Monsieur le Président, je voudrais poser quelques questions au sujet du port de Vancouver. On a dit, il y a quelques instants, qu'on avait nommé un directeur intérimaire dans l'un des ports de l'est. J'aimerais que M. Mann donne une idée du moment où l'on désignera un directeur pour le port de Vancouver.

**M. Mann:** C'est la même situation qui existe à Vancouver. Nous faisons faire des recherches présentement pour trouver un directeur pour le port de Vancouver.

**M. Perrault:** Et quand vous présentera-t-on un candidat?

**M. Mann:** Je n'ai pas vérifié dernièrement. La firme qui s'en occupe nous présentera une liste de candidats admissibles vers le 15 avril.

**M. Perrault:** Monsieur le Président, M. Mann est très bien placé pour savoir que les installations portuaires

## [Text]

activity on the west coast of Canada with respect to harbour facilities. I wonder whether Mr. Mann can tell the Committee when the dredging to the 50-foot depth at the entrance to Vancouver harbour will be completed.

**Mr. Mann:** Either Mr. Talbot or—our chief engineer, Mr. Stratton, is here. Perhaps he might give you the information and I know the Chairman will ask him to.

**The Chairman:** Mr. Stratton, will you come forward, please?

**Mr. L. R. Stratton (Chief Engineer, National Harbours Board):** The dredging should be completed around the end of September.

**Mr. Perrault:** End of September.

**Mr. Stratton:** That was the original . . .

**Mr. Perrault:** What size ship will then be accommodated at tonnage, would you say? Will this make a significant difference to the size of ships accommodated by Vancouver harbour?

**Mr. Stratton:** Oh, definitely. There should be at least 100,000-tonners that would be able to go in.

**Mr. Perrault:** There seems to be confusion in the public mind with respect to Roberts Bank and the status which it is going to enjoy in the future. Will Roberts Bank be, in fact, part of the Port of Vancouver?

**Mr. Mann:** At this moment, Roberts Bank is part of the Port of Vancouver.

**Mr. Perrault:** It is fair to assume, then, that it is going to be administered by the National Harbours Board and it is going to be under the control of the port manager, when designated, for the Port of Vancouver or by a person or board to be designated under any reorganization which may take place.

**Mr. Mann:** I am sorry, Mr. Chairman, I am unable to answer that question because this is one that perhaps Mr. Perrault might ask Mr. Jamieson when he makes an appearance before the Committee.

**Mr. Perrault:** The public is confused about this matter. This is an essential part of the Port of Vancouver.

**Mr. Mann:** Right.

**Mr. Stratton:** Pardon me, Mr. Chairman. Could I make a correction? I stated that the dredging would be done this September. That is an error. Actually it will be about May next year. That is the second phase.

## [Interpretation]

de la côte ouest du Canada sont très achalandées. Le témoin pourrait-il dire au comité quand les travaux de dragage qui donneront à l'entrée du port de Vancouver une profondeur de 50 pieds, seront terminés.

**M. Mann:** M. Talbot notre ingénieur en chef M. Stratton, peut vous répondre. Il pourra sûrement vous donner les renseignements voulus si on lui cède la parole.

**Le président:** Monsieur Stratton, voulez-vous vous approcher s'il vous plaît.

**M. L. R. Stratton (ingénieur en chef, Conseil des ports nationaux):** Les travaux de dragage devraient être terminés vers la fin de septembre.

**M. Perrault:** A la fin de septembre.

**M. Stratton:** C'était la date initiale . . .

**M. Perrault:** Pouvez-vous nous donner une idée du tonnage des navires que le port pourra alors recevoir? Y a-t-il une grande différence par rapport au tonnage des navires qui accostent présentement au port?

**M. Stratton:** Oui certainement. Des navires jaugeant au moins 100,000 tonnes pourront alors accoster.

**M. Perrault:** Il semble exister présentement une certaine confusion dans l'esprit des gens au sujet du sort qui sera réservé à Roberts Bank. Cette localité fera-t-elle partie intégrante du port de Vancouver?

**M. Mann:** Roberts Bank fait partie du port de Vancouver.

**M. Perrault:** On peut donc supposer qu'il sera administré par le Conseil des ports nationaux et qu'il dépendra du directeur du port de Vancouver lorsqu'il sera désigné, ou d'une personne ou d'une commission désignée à la suite de la réorganisation du port.

**M. Mann:** Monsieur le président, je pense que je n'ai pas la compétence voulue pour répondre à cette question et peut-être que M. Perrault aurait dû la poser à M. Jamieson au moment où il comparaissait devant vous.

**M. Perrault:** Les gens ne savent pas à quoi s'en tenir au sujet de ce problème et pourtant la localité fait partie du port de Vancouver.

**M. Mann:** C'est exact.

**M. Stratton:** Monsieur le président, je voudrais rectifier ce que j'ai dit tantôt. J'ai déclaré que les travaux de dragage seraient terminés en septembre. C'est plutôt au mois de mai l'année prochaine. Ce sera la

## [Texte]

The first phase will be done this year and the second phase around May or June in 1971.

**Mr. Perrault:** Thank you. Now I would like to ask a question about bulk loading in Vancouver harbour. What is the present investment in bulk-loading facilities in Vancouver harbour? Do you have that figure available, Mr. Mann?

**Mr. Mann:** I believe, sir, we have it somewhere if we have not got it here. If it is desirable to get that information for the Committee, could we for clarification ask Mr. Perrault whether in that figure he wants included the investment in grain facilities as well as in general bulk facilities?

**Mr. Perrault:** Well, I was interested in figures for both, actually. I could obtain the figure directly from Mr. Mann without burdening the Committee with a search.

**Mr. Mann:** Fine. That is acceptable, sir.

**Mr. Perrault:** I had in mind the bulk-loading facilities at Port Moody, and Neptune and Vancouver Wharves. They represent a substantial investment at the present time. Do they not?

**Mr. Mann:** Very much so.

**Mr. Perrault:** What is the present capacity for bulk loading in Vancouver harbour?

**Mr. Mann:** I am sorry. We have not got the figures here. Again, this is something—it is considerable.

**Mr. Perrault:** I am trying to find out the kind of potential which still exists within Vancouver harbour for the loading of bulk cargos, or the new type of loading. There is substantial capacity still existing within the harbour.

**Mr. Mann:** That is correct.

**Mr. Perrault:** I have received a great many representations, Mr. Chairman, from those living near Vancouver harbour complaining about pollution. They talk about sulphur pollution and they talk about the possibility of coal pollution. There have been fish kills in Vancouver harbour and there is serious public alarm in some circles about this whole matter of the pollution of our harbours. What is the National Harbours Board doing to minimize air and water pollution from loading facilities in the harbour under their control or lease? Is there any program under way?

## [Interprétation]

deuxième phase des travaux. La première phase sera terminée cette année et la deuxième en mai ou en juin 1971.

**M. Perrault:** Merci. Je voudrais maintenant me renseigner au sujet des chargements en vrac dans le port de Vancouver. Quelle somme a-t-on dépensée pour aménager les installations permettant le chargement en vrac des marchandises? Pourriez-vous me citer des chiffres monsieur Mann?

**M. Mann:** Je crois que nous le pouvons monsieur, même si nous n'avons pas toutes les données requises ici. Cependant, si nous devons fournir ces renseignements au comité, j'aimerais que M. Perrault précise sa question en nous disant s'il veut parler du chargement des grains de même que les autres chargements en vrac.

**M. Perrault:** Je m'intéresse à toutes sortes de chargements. J'aimerais obtenir les données de M. Mann lui-même pour ne pas retarder les travaux du comité.

**M. Mann:** Bien, je ferai de mon mieux pour vous répondre.

**M. Perrault:** Je veux parler des installations de chargements en vrac situées à port Moody, Neptune et sur les quais de Vancouver. Ces installations supposent des investissements assez considérables n'est-ce pas?

**M. Mann:** Très considérables.

**M. Perrault:** Dans quelle mesure le port de Vancouver peut-il effectuer des chargements en vrac?

**M. Mann:** Je regrette, je n'ai pas de données précises en main. Il s'agit de sommes très considérables.

**M. Perrault:** J'essaye de connaître la nature des installations qui permettent au port de Vancouver d'effectuer la manutention des marchandises en vrac. Il existe un assez grand nombre d'installations, n'est-ce pas?

**M. Mann:** C'est exact.

**M. Perrault:** Monsieur le Président, j'ai reçu de nombreuses représentations de la part des gens qui vivent dans les environs du port de Vancouver et qui se plaignent de la pollution. Selon ce qu'on m'a dit, les deux sources de pollution seraient le soufre et peut-être le charbon. On a trouvé des poissons morts dans le port de Vancouver et beaucoup de gens se préoccupent du problème de la pollution dans nos installations portuaires. Quelles sont les mesures prises par le Conseil des ports nationaux pour réduire la pollution de l'air et de l'eau occasionnée par le chargement des marchandises, dans les installations qu'ils possèdent ou qu'ils ont louées? J'aimerais savoir ce qu'il en est?

## [Text]

**Mr. Mann:** With regard to our leased facilities, we have a clause in all our leases which makes our lessees subject to the by-laws of the municipalities and other governing bodies so that they must work by virtue of their lease, within the dictates of the local community. I understand that the City of Vancouver and the City of North Vancouver and other communities around the area now have pollution by-laws, and lessees are expected to live within those by-laws as a condition of their lease.

**Mr. Perrault:** There seems to be some discrepancy between pollution by-laws that may exist in one jurisdiction or another. This has been partially corrected in the Vancouver area. Is any thought being given to the possibility of enshrining in every National Harbours Board lease a specific set of anti-pollution measures which must be undertaken before any facility or land may be leased from the National Harbours Board? Would this not be a tougher guarantee that an area is not going to be polluted?

**Mr. Mann:** This may very well be, sir. We have not got those provisions in our leases now. The question of pollution is, at the moment, the subject of much governmental attention and we would be co-operating in that attention in so far as our sphere is concerned. We have not yet gone so far as to make specific lease conditions with regard to pollution, having relied on the requirements of the local community. We felt that we should be responsive to local needs and therefore we make the standard provision in our leases to make sure that our lessees work within acceptable standards locally.

**Mr. Perrault:** But is it fair to say you foresee at least the possibility, however remote, of having some pollution clause in your leases in the future?

**Mr. Mann:** I am not sure sir, whether this should be part of our leases themselves or whether this should be part of applicable legislation, either provincial, municipal or federal.

**Mr. Perrault:** There have been many public meetings held in the Vancouver area with respect to the loading of coal at Neptune.

**Mr. Mann:** Correct.

**Mr. Perrault:** Do you think there are any well-based fears here? Do you think that there is any reason to be concerned about the possibility of coal dust being blown from that Neptune facility?

**Mr. Mann:** I understand that the operation is now acceptable locally to the municipal people. There has, indeed, been a lot of concern evinced, and the Neptune terminal people have, I think, attempted to

## [Interpretation]

**M. Mann:** Pour ce qui est des installations que nous louons, il existe une clause dans tous nos contrats qui oblige le locataire à se soumettre aux règlements de la municipalité et autres organismes en sorte qu'ils sont soumis aux autorités locales. Je sais que la Ville de Vancouver et la Ville de Vancouver-nord ainsi que les autres localités de la région ont passé des règlements anti-pollution et les locataires de nos installations sont censés respecter ces règlements puisque leur contrat les y oblige.

**M. Perrault:** Il semble y avoir un manque de coordination entre les règlements anti-pollution adoptés par les diverses administrations. C'est sans doute le cas dans la région de Vancouver. A-t-on envisagé la possibilité d'insérer dans chaque contrat passé par le Conseil des ports nationaux, une série de dispositions anti-pollution qui devraient être acceptées avant que le Conseil ne cède en location une installation ou une parcelle de terrain? Ne serait-ce pas une excellente façon de prévenir la pollution?

**M. Mann:** Ce serait certainement un bon moyen monsieur. Nos contrats ne renferment pas de telles dispositions présentement. La question de la pollution est, à l'heure actuelle, soumise à l'attention des pouvoirs publics et nous sommes disposés à collaborer dans la mesure où nous serons concernés. Nous n'avons pas encore établi de dispositions précises dans nos contrats concernant la pollution étant donné que nous nous sommes fiés au gouvernement local. Cependant, nous nous préoccupons des exigences locales et c'est pourquoi nous avons soin d'insérer dans nos contrats une disposition visant à faire respecter par nos locataires, les règlements passés par les autorités locales.

**M. Perrault:** Cependant, on peut dire que vous n'envisagez pas d'insérer dans vos contrats une disposition ayant trait à la protection contre la pollution.

**M. Mann:** Je me demande s'il faut vraiment insérer de telles dispositions dans nos contrats ou attendre que des mesures soient prises soit par les autorités provinciales, municipales ou fédérales.

**M. Perrault:** Il y a eu beaucoup de réunions publiques tenues à Vancouver au sujet du chargement du charbon à Neptune.

**M. Mann:** C'est exact.

**M. Perrault:** Croyez-vous que les craintes soient réellement fondées? Croyez-vous qu'il y ait vraiment raison de s'inquiéter d'éventuelle poussière de charbon qui s'échapperait des installations portuaires de Neptune?

**M. Mann:** Je crois que ces installations fonctionnent maintenant à la satisfaction de la municipalité. Les citoyens ont témoigné beaucoup d'inquiétude et je sais également que les exploitants ont tenté de convaincre

## [Texte]

satisfy the community that the operation as they will undertake it is within acceptable standards. Special consultants were employed by the company and by the City of North Vancouver to look at this pollution problem relating to coal, and I think requirements were placed on our lessee by the municipality and he has undertaken to meet those requirements satisfactorily.

**Mr. Perrault:** Does the National Harbours Board have any pollution measuring program under way or do you leave the measurement of pollution to other agencies or other jurisdictions?

**Mr. Mann:** At the moment this is the case, yes.

**The Chairman:** Mr. Allmand.

**Mr. Allmand:** Mr. Chairman, I was looking at my notes here. I have about another six or seven questions which may take me about half an hour. I do not want to impose on the Committee.

**The Chairman:** Agreed? He is the last speaker. It is up to the Committee. If the Committee feels we could . . .

**Mr. Allmand:** Whatever the Committee wishes.

**The Chairman:** . . . finish by noon today, so we will not have to come back this afternoon, it is up to the Committee to decide.

**Mr. McCleave:** Let us carry on, Mr. Chairman.

**Mr. Allmand:** I do not want to . . .

**An hon. Member:** Do we have a quorum Mr. Chairman?

**The Chairman:** We have a quorum now.

**An hon. Member:** Pardon?

**The Chairman:** We have a quorum now. Go ahead Mr. Allmand.

**Mr. Allmand:** Mr. Mann, we were talking about promotion of the port when we went on to another witness, and you were stating how the types of promotion have changed today. I have here in my hand a promotional brochure from the Port of Rotterdam, which appears to me to be a very good promotional brochure in several languages. Does our Harbours Board put out similar brochures which are distributed around the world to people in the trade, giving the facilities that are available, the distances, costs and all that kind of thing?

## [Interprétation]

la collectivité que leurs opérations seraient conduites selon des normes acceptables. La compagnie et la Ville de Vancouver-Nord ont eu recours aux services d'experts-conseils spéciaux qui ont examiné comment le charbon pouvait causer de la pollution et je pense que les conditions imposées à notre locataire par la municipalité ont été respectées de façon satisfaisante.

**M. Perrault:** Le Conseil des Ports Nationaux a-t-il mis au point un programme d'évaluation de la pollution ou laissez-vous ce soin à d'autres organismes ou à d'autres administrations?

**M. Mann:** C'est en effet ce qui se passe présentement.

**Le président:** Monsieur Allmand.

**M. Allmand:** Monsieur le président, en jetant un coup d'œil à mes notes, j'ai constaté que j'aurais six ou sept questions à poser, ce qui me prendrait bien une bonne demi-heure. Je ne veux pas obliger le Comité à m'écouter aussi longtemps.

**Le président:** D'accord. Vous êtes le dernier orateur. Il revient au Comité de décider si . . .

**M. Allmand:** Je me plierai au désir du Comité.

**Le président:** . . . Si nous pouvions terminer à midi aujourd'hui pour que nous n'ayons pas à revenir cet après-midi. C'est au comité de décider.

**M. McCleave:** Poursuivons donc monsieur le président.

**M. Allmand:** Je ne veux pas . . .

**Une voix:** Avons-nous encore le quorum monsieur le président?

**Le président:** Oui nous l'avons.

**Une voix:** Pardon?

**Le président:** Nous avons le quorum. Allez-y monsieur Allmand.

**M. Allmand:** Monsieur Mann parlait tantôt de la publicité et nous avons alors passé à un autre témoin et il a poursuivi disant que les divers genres de publicité avaient changé aujourd'hui. J'ai ici en ma possession une brochure publicitaire en plusieurs langues, qui énumère les installations dont dispose le port de Rotterdam. Le Conseil des Ports Nationaux distribue-t-il des brochures semblables un peu partout dans le monde expliquant les installations portuaires disponibles, les distances, les coûts et d'autres renseignements du genre?

[Text]

**Mr. Mann:** We do from time to time. The brochure you have in hand is issued not directly by the harbour administration, but by the City of Rotterdam under the specific auspices of the Harbour administration.

**Mr. Allmand:** It comes out, I see . . .

**Mr. Mann:** It comes out quarterly.

**Mr. Allmand:** . . . four times a year.

**Mr. Mann:** Yes, it comes out quarterly and it is probably one of the best publications of its kind in the world.

We have some similar publications. A lot of it depends on what the port manager feels is useful. For instance, there is a very good one on the Port of Vancouver. There also is one on the Port of Halifax because the local port management felt that this was a good way of doing things.

With regard to the Board as a whole, we have a number of ways of doing it. For instance here is a copy—I suppose it is not possible to insert this in the records of the proceedings—of an ad which is now appearing which reads as follows:

Let an accessible modern, efficient Canadian port make cents for you.

There is another one:

Canada offers you nine of the best ways in or out of North America.

This is published for National Harbours Board ports as a whole and point out the advantages. These go world-wide.

**Mr. Allmand:** Do these ads go world-wide?

**Mr. Mann:** That is right, so far as I know.

**Mr. Allmand:** I think I have seen some of them in some Canadian newspapers.

**Mr. Mann:** Yes, and they also go further than that. I will just check with Mr. Duckett, our Director of Public Relations, who nods his assent.

● 1225

We also have a film called *Ports Canada* which some people have been kind enough to call one of the best films on ports that they have ever seen which was done for us by the National Film Board and which is on world-wide circulation now. We have people going overseas talking directly to people and our people go out and give addresses and speeches. So there is the usual gambit of promotion that goes on.

[Interpretation]

**M. Mann:** Nous en publions de temps à autre. La brochure que vous avez entre les mains n'est pas publiée directement par l'administration portuaire, mais par la ville de Rotterdam sous les auspices de l'administration portuaire.

**M. Allmand:** Et elle paraît . . .

**M. Mann:** Elle est publiée tous les trois mois.

**M. Allmand:** . . . Quatre fois par année.

**M. Mann:** Oui, elle paraît à chaque trimestre et c'est sans aucun doute une des meilleures publications du genre au monde.

Nous avons aussi des publications semblables. Il revient au directeur du port de juger de leur utilité. Par exemple, nous en avons publié une excellente au sujet du port de Vancouver. Il y en a une également sur le port d'Halifax parce que l'administration du port a jugé que c'est un excellent moyen de publicité.

Pour ce qui est de l'ensemble de la politique du conseil à ce sujet nous avons à notre disposition beaucoup de moyens de faire de la publicité. Par exemple, j'ai ici une copie—je suppose qu'il n'est pas possible de l'insérer dans les procès-verbaux—d'une annonce publicitaire dont le texte est le suivant:

Voici un port moderne canadien qui vous fera sûrement épargner de l'argent.

Et un autre qui dit:

Le Canada vous offre neuf meilleurs moyens d'entrée ou de sortie de l'Amérique du Nord.

Cette annonce vante les avantages de tous les ports administrés par le Conseil des Ports nationaux. On le distribue partout dans le monde.

**M. Allmand:** Ces annonces sont-elles distribuées partout?

**M. Mann:** Pour autant que je sache.

**M. Allmand:** Je crois que j'en ai vu quelques-unes dans certains journaux canadiens.

**M. Mann:** Oui, et nous utilisons aussi d'autres moyens. Je vois que monsieur Duckett, notre directeur des Relations extérieures, me fait un signe affirmatif.

Nous avons également produit un film intitulé «*Ports Canada*» que certaines gens considèrent comme un des meilleurs films sur les activités portuaires qu'ils aient jamais vu; il est distribué partout dans le monde, et a été réalisé pour nous par L'Office National du Film.

Nous avons également des agents stationnés à l'étranger qui s'occupent de faire connaître nos installations portuaires. Voilà le genre de publicité que nous essayons de faire.

## [Texte]

**Mr. Allmand:** You said that this magazine put out by the Port of Rotterdam is probably one of the best in the world. It is also true, I think, that Rotterdam now is the top port in Europe. I think it has the highest tonnage in Europe and is taking business away from Antwerp, London, maybe not London, but Antwerp and Hamburg. So maybe it is indicative that top promotion pays dividends.

**Mr. Mann:** Mr. Allmand, would you like to have a look at the fly-leaf inside that publication which you have in hand and look at the circles showing the population in the hinterland of Rotterdam which shows that within a very short radius of Rotterdam, there are about 200 million people.

The Port of Rotterdam is very advantageously situated with regard to parts of Germany, particularly along the Rhine artery, and is a very busy port.

**Mr. Allmand:** So are Antwerp and Hamburg.

**Mr. Mann:** Hamburg certainly is not as favourably located. Hamburg was once before East Germany became a separate state, but because it was dependent on the feeder traffic on the Elbe it has been dried up a little.

I think the success of Rotterdam, quite apart from the common market by the way, is not attributable directly to port promotion. As a matter of fact—I am going to have to be very careful about this—I have a publication here called *Container News*, March, 1970, which has an article in it, "Proposed Labour Benefit Spells Trouble for Van Carriers and Port". This relates to the Port of New York and paints a very sad story about what is going to happen to the container traffic in New York because of some assessment of labour fringe benefits which I mentioned earlier in the proceedings. In that article there is a statement that there was a short-fall in general cargo in New York which continues into the second contract year of the labour contract by the over-all slow-down of the American economy which has led to a 10 to 15 per cent reduction on imports and exports, not only in New York, but in most other U.S. ports as well.

If traffic generation were entirely or predominantly due to aggressive promotion by magazines and so on, it would be a little hard to explain a short-fall in U.S. ports when we had an increase in Canadian ports in excess of 2 per cent in 1969. So, I think one should look further and one should not be dazzled by some of these magazines. We are not saying these do not have their place, but there is no automatic equation of traffic volume and printed material.

## [Interprétation]

**M. Allmand:** Vous avez dit que cette brochure publiée par le port de Rotterdam est probablement une des meilleures au monde. N'est-il pas vrai également que le port de Rotterdam est le principal port d'Europe. Je crois qu'il a le plus fort tonnage d'Europe et il fait une rude concurrence aux ports d'Anvers, de Londres, peut-être pas de Londres, mais d'Anvers et de Hambourg. C'est peut-être une preuve que la publicité paie.

**M. Mann:** Monsieur Allmand, voulez-vous regarder à la feuille de garde à l'intérieur de la brochure que vous avez entre les mains et jeter un coup d'œil sur les données indiquant la population qui vit dans l'arrière-pays aux environs de Rotterdam. Vous verrez qu'il y a environ deux millions d'habitants qui vivent à une courte distance de cette ville.

Le port de Rotterdam jouit d'une situation très avantageuse par rapport à d'autres ports de l'Allemagne, notamment ceux qui sont situés sur le Rhin.

**M. Allmand:** Il en est de même pour Anvers et Hambourg.

**M. Mann:** Hambourg n'occupe pas une position aussi favorable. Avant que l'Allemagne de l'Est ne devienne un état séparé, Hambourg était alimenté par le trafic sur l'Elbe et il est délaissé depuis.

Je crois que le succès du port de Rotterdam qui, soit dit en passant, est loin d'être dû au marché commun n'est pas uniquement attribuable à la publicité. Je dois paraître très prudent en affirmant ceci, car j'ai ici un article intitulé, «Proposed Labour Benefit Spells Trouble for Van Carriers and Port» qui a paru en mars 1970 dans la revue intitulée «Containers News». L'article traite du port de New York et prédit un sombre avenir pour le trafic des conteneurs dans le port de New-York à cause du problème des avantages sociaux des travailleurs dont j'ai parlé précédemment. L'article affirme que le trafic des marchandises générales a ralenti dans le port de New York, qu'il se poursuivra au cours de la deuxième année d'application de la Convention collective et cela en raison du ralentissement général de l'économie américaine qui a causé une diminution de dix à vingt pour cent du trafic d'importation et d'exportation, non seulement dans le port de New-York mais dans la plupart des autres ports américains.

Si le volume du trafic dépendait presque exclusivement d'une bonne publicité faite par des revues et des brochures, il serait difficile d'expliquer ce ralentissement dans les ports américains alors que les ports canadiens ont connu une progression d'un peu plus de 2 p. 100 au cours de l'année 1969. Je crois que l'on devrait regarder ailleurs avant de se laisser éblouir par des revues ou des brochures. Je ne veux pas dire que ce genre de publicité soit inutile, mais il n'y a aucun rapport direct entre le volume du trafic et le nombre d'imprimés.

## [Text]

**Mr. Allmand:** I did not want to give that impression, but this magazine seems to me to indicate one aspect of a total promotional campaign by Rotterdam and a total attitude towards their port. Could it be that Rotterdam is able to do this for its port because its port, I believe, is an individual port in Holland and it plays a predominant role in Holland. In Canada, in other words, could the Port of Halifax or the Port of Montreal promote its own value without doing it through the National Harbours Board?

**Mr. Mann:** There is no reason they could not and they do now. The measure to which they do and the success which they have is very largely dependent on those who do it.

● 1230

Even in Rotterdam, sir, just as in Antwerp and in Amsterdam—those are the ones that we are familiar with—you will find that promotion is not entirely done by the port administration, but is done by private associations devoted to the promotion of the port much as you have it in the Halifax Port Commission or in the Montreal Port Council. If the Montreal Port Council took it upon itself to do what is being done at Rotterdam, at Antwerp and at Amsterdam, and to find some money . . .

**Mr. Allmand:** That is the big question. I do not think they have very much money.

**Mr. Mann:** One third of their budget is being paid by the National Harbours Board.

**Mr. Allmand:** One third.

**Mr. Mann:** That is right. But what happens in some of the European ports, of course, is that the industry using the ports, shipping lines, stevedoring companies, and so on, are contributing to the promotion and this is done in addition to what the port administration does. There is no inhibition on reasonable promotional activities on our individual port management. They put in a budget every year and it is their judgment as to what they think they need; our judgment is to think what they can afford with regard to promotion.

**Mr. Allmand:** I see.

**Mr. Mann:** You have really within the present framework the possibility of effective co-operation between port management and private industry just as you have it at these ports in Europe.

**Mr. Lloyd:** A supplementary, Mr. Chairman and Mr. Mann. In some cities, this is particularly true of Saint John and Halifax, they have adopted the custom of spending money from the city taxpayer's budget, allocating a sum of money for port promo-

## [Interpretation]

**M. Allmand:** Je ne voulais pas donner l'impression que la publicité m'éblouissait, mais cette brochure m'a paru traduire un des aspects de la politique publicitaire de Rotterdam et de leur attitude général à l'endroit de leur port. Croyez-vous que si la ville de Rotterdam agit ainsi c'est parce que Rotterdam est l'unique port de la Hollande et qu'il joue un rôle essentiel dans l'économie hollandaise? Au Canada, le port d'Halifax ou celui de Montréal ne pourrait-il pas vanter leur propre valeur sans avoir recours au conseil de ports nationaux?

**M. Mann:** Il n'y a aucune raison qui les empêche et je fais ma propre publicité. L'envergure qu'ils donnent à ce moyen et le succès qu'ils en retirent dépendent largement de ceux qui en sont responsables.

Dans le cas du port de Rotterdam comme dans celui d'Anvers et d'Amsterdam—je parle de ceux-là parce que je les connais—la publicité n'est pas uniquement le fait de l'administration portuaire, mais elle est également faite par des institutions privées qui s'intéressent à faire connaître leur port comme le font par exemple la Commission du port d'Halifax et le Conseil du port de Montréal. Si le Conseil du Port de Montréal prenait sur lui d'imiter ce qui se fait à Rotterdam, à Anvers et à Amsterdam, et de trouver de l'argent . . .

**M. Allmand:** C'est là la question. Je ne pense pas qu'ils aient beaucoup d'argent.

**M. Mann:** Un tiers de leur budget provient du Conseil des Ports nationaux.

**M. Allmand:** Un tiers.

**M. Mann:** C'est exact. Dans les ports européens les compagnies qui utilisent les installations, c'est-à-dire les compagnies de navigation, les compagnies de débarquement contribuent aux campagnes de publicité et ceci vient s'ajouter aux initiatives de l'administration portuaire. L'administration de chaque port est libre de faire une publicité raisonnable. Chaque année on affecte une certaine somme à la publicité et ils jugent eux-mêmes de ce dont ils ont besoins et nous, nous jugeons de ce qu'ils peuvent se permettre en fait de publicité.

**M. Allmand:** Je vois.

**M. Mann:** La structure administrative actuelle permet à l'administration du port et à l'industrie privée de collaborer efficacement comme cela se passe dans les ports d'Europe.

**Mr. Lloyd:** Monsieur le président, j'aimerais poser une question complémentaire à M. Mann. Dans certaines villes, certainement à Saint John et à Halifax, on puisse de l'argent dans les revenus mêmes de la ville, affectant une certaine somme à la publicité sur

## [Texte]

tion, but they relate to industrial and port. They find it an advantage to tie the two together, not isolate one from the other: while carrying out industrial promotion they incidentally promote the port as well. They have devoted considerable sums of money entirely apart from the amount the Harbours Board spends.

**Mr. Allmand:** Mr. Mann, on another subject, I have been told that the tonnage figures printed for the ports in Canada and for the port of Montreal, are misleading because at least two sets of figures are published. One by the Dominion Bureau of Statistics, another by the National Harbours Board, and most of the time they are different. How would this take place and why are there these two sets of figures?

**Mr. Mann:** One of the reasons, sir, was that some of the DBS figures were based on customs districts which were not analogous necessarily with the port itself, but the other one perhaps might have related to weight and measurement tons. Our people have, so far as we know, co-operated very closely with DBS so that this conflict which has perhaps arisen in the past will no longer be there in the future. Our new figures are on a weight ton and I think this now corresponds to DBS statistics; also, the classification of commodities has now been unified. The problem of tonnage, sir, in world ports is a really bad one. We discussed it recently at the International Association of Ports and Harbours to try to get some uniformity, and the best one we could find was what one wag called the public relations ton, that is about he measurement most ports use.

**Mr. Allmand:** Unfortunately, this is what happens with these different figures. Some people will use one set of figures to suit their purpose one time, and another time they will use the other set of figures.

**Mr. Mann:** We try to keep ours consistent.

**Mr. Allmand:** You say you are also co-ordinating now with DBS so that you can put out similar sets of figures.

**Mr. Mann:** So far as I know that is correct.

**Mr. Allmand:** I see. That would help improve things because it can be used in a very misleading way.

**Mr. Mann:** I am being told that this now also involves the Department of Industry, Trade and Commerce as well as DBS to get a uniform set so that there will not be any confusion. I think you will find our new statistical summary of greater value when it comes out.

## [Interprétation]

l'activité du port. L'industrie et le port prouvent qu'il est avantageux de collaborer ensemble et non d'agir isolément; tout en favorisant l'activité industrielle, il favorise en même temps l'activité portuaire. Ils y consacrent des sommes d'argent considérables en plus du montant fourni par le Conseil des Ports nationaux.

**M. Allmand:** Monsieur Mann, j'ai entendu dire que les chiffres concernant le tonnage des navires qui accostent dans les ports du Canada et notamment dans le port de Montréal, induisent en erreur parce qu'on produit au moins deux séries de chiffre. L'une d'elle provient du Bureau fédéral de la statistique, l'autre du Conseil des ports nationaux et la plupart du temps les chiffres ne coïncident pas. Comment expliquer cette différence et pourquoi y a-t-il deux séries de chiffres.

**M. Mann:** Une des raisons, est que certains chiffres du DBS sont fondés sur les districts douaniers qui ne correspondent pas nécessairement à la région portuaire elle-même, mais l'autre raison provient probablement de l'évaluation du nombre de tonnes. Jusqu'ici je crois que nous avons collaboré étroitement avec le DBS et j'espère que ces erreurs qui ont eu lieu dans le passé ne se reproduiront pas à l'avenir. Nos nouvelles données sont fournies sur la base du poids-tonne et je pense que ce genre d'unité correspond aux statistiques du DBS; la classification des marchandises a également été uniformisé. Dans tous les ports du monde, le problème du tonnage est très sérieux. Nous en avons discuté dernièrement lors d'une réunion internationale des ports pour uniformiser les données et je peux vous dire en blaguant que la tonne des relations extérieures est limitée par la plupart des ports utilisés.

**M. Allmand:** Malheureusement le fait d'avoir accès à deux sources de données différentes produisent divers résultats. Certaines personnes utiliseront dans un cas particulier une des séries de données et ensuite utiliseront l'autre dans un autre cas pour une autre raison.

**M. Mann:** Nous essayons de fournir des données uniformes.

**M. Allmand:** Vous nous avez dit également que vous collaborez maintenant avec le DBS afin de pouvoir publier des données semblables.

**M. Mann:** Pour autant que je sache, c'est vrai.

**M. Allmand:** Ce sera une excellente chose, parce que les données peuvent induire en erreur.

**M. Mann:** On m'a dit que le ministère de l'Industrie et du Commerce s'efforçait également d'uniformiser ses données avec celles du DBS. Je pense donc que les nouvelles séries statistiques qui seront publiées auront beaucoup de valeur.

[Text]

• 1235

**Mr. Allmand:** Very good. On another point, with respect to the land where Habitat is that was originally National Harbours Board land, there were supposed to be negotiations carried on to revert this land back to the Harbours Board I believe at the beginning of this year. Then I understand it was postponed. When some of us were in Montreal last year we spoke to Mr. Beaudet, the Manager of the port, who was hopeful that this land would be returned or that an equivalent piece of land would be returned because he had plans for the development of that area for the good of the port of Montreal. What is the progress in these discussions? Is the port going to lose this land altogether? Not that the land is being badly used to a certain extent, but what is the situation there?

**Mr. Mann:** I could ask our Vice-Chairman to deal with that. He is the one who has been most closely associated with it.

**Mr. Talbot:** At the close of Expo the administration of these lands was conveyed to Central Mortgage and Housing Corporation until the end of December, 1969. Their mandate has been extended for another year in view of the fact that they looked after the leasing of the Autostade for example, the operation and management of Habitat, matters which are foreign to us. In the interim we agreed that this mandate should be continued until the end of 1970.

**Mr. Allmand:** I see. Are any counter-proposals being made to give you other land or is there still a possibility that you will take over jurisdiction of these same particular lands?

**Mr. Talbot:** In the original agreement dealing with CCWE these lands were to be returned to NHB in their original form. The buildings which have been erected on these lands should return legally to the National Harbours Board.

**Mr. Allmand:** I see. Mr. Chairman, I want to ask some questions on the Harbours Board police in Montreal and about the winter port if it is all right.

There was a report by Mr. Hobbs who is the Chief of Police and Security in Montreal's Harbour stating that he was having a difficult time recruiting police for the port. Do you know if he has been able to recruit sufficient police for the upcoming season? There was also a report which I have here from the Montreal Star of January 28 which says that the high theft rate at the port is declining. I wonder if you could give us figures on that and also the police situation.

**Mr. Mann:** I do not know what the police situation is at present. We could give you that information on

[Interpretation]

**M. Allmand:** C'est très bien. Passons à un autre sujet. On a construit les appartements Habitat sur le terrain du Conseil des Ports nationaux et il devrait y avoir des négociations au cours de l'année pour que le Conseil reprenne possession des terrains. Or, je crois qu'on a remis ces négociations à plus tard. Étant de passage à Montréal l'an dernier, certains d'entre nous se sont entretenus avec M. Beaudet, directeur du port, qui espérait que ces terrains seraient rendus au Conseil ou qu'un terrain équivalent lui serait remis parce qu'il y projetait d'aménager ce secteur pour le grand bien du port de Montréal. Ils en sont maintenant à des discussions? Le port a-t-il perdu définitivement ces terrains? Je ne veux pas dire que ces terrains soient mal utilisés mais je voudrais savoir ce qu'il en est présentement?

**M. Mann:** Je demanderais à notre vice-président de répondre à cette question. C'est lui qui connaît mieux le problème.

**M. Talbot:** Lors de la fermeture de l'Expo l'administration de ce terrain a été confiée à la Société centrale d'Hypothèque et de logement jusqu'à la fin de décembre 1967. Leur mandat a été prolongé pour une autre année puisqu'ils s'occupaient de la location de l'Autostade, par exemple, de l'exploitation de l'Administration d'Habitat, questions qui nous sont vraiment étrangères. Dans l'intervalle nous avons accepté de prolonger le mandat jusqu'à la fin de 1970.

**M. Allmand:** Je vois. Est-il question présentement de vous donner une autre étendue de terrain ou est-il possible que l'on vous redonne ces mêmes terrains.

**M. Talbot:** Dans l'entente initiale conclue avec la compagnie de l'Expo ces terrains devaient revenir au Conseil des Ports nationaux tel qu'ils les avaient donnés. Les édifices construits sur ces terrains devraient appartenir légalement au Conseil des Ports nationaux.

**M. Allmand:** Je comprends. Monsieur le président je voudrais demander quelques questions au sujet du Service de police du Conseil des Ports nationaux à Montréal et au sujet de la navigation hivernale.

D'après le rapport Smith émis par M. Hobbs chef de police et de la sécurité du port de Montréal le recrutement des policiers devient très difficile. Savez-vous s'il a réussi à recruter suffisamment de personnel pour la saison prochaine? Le 28 janvier dernier, le *Montreal Star* déclarait que le nombre de vols perpétrés dans le port avait diminué. J'aimerais savoir si vous pouvez nous donner des chiffres sur la question des vols et sur le recrutement des policiers.

**M. Mann:** Je ne sais pas ce qu'il en est du service de police présentement. Je pourrais vous donner cette

## [Texte]

whether there is a shortfall in the establishment and where it stands now. I would not want to guess at it. So far as we know we are not doing too badly. The police in all our ports have improved tremendously under the new organization concept.

With regard to figures on pilferage this is the most difficult thing to get because there have never been reliable figures; lurid statements made in the past giving figures, of course, were never substantiated. The only thing we can go by is that we are getting virtually no complaints about pilferage. We now have to go to our customers and users and implore them to please report cases of pilferage. We are continuing our very earnest drive to tighten up on security in all our ports, and I think we are delighted so far with the measure of success we have had.

As I mentioned earlier, Mr. Allmand, the Americans are very interested in what we are doing and there has been close consultation between our police force and various American ports. There has been established recently an International Association of Port Police of which the Director of the National Harbours Board Police, Mr. D. N. Cassidy, has been made the first President which, I think, can be considered a tribute to what has been done in Canada by the National Harbours Board with regard to policing.

**Mr. Allmand:** Would you say that many of the conditions described in the Smith Report have now been well taken care of?

**Mr. Mann:** The Smith Report has very valuable observations in some of its pages, it has described conditions historically without showing that they are historic conditions in other pages, and it relies on unsubstantiated statements in yet other pages. I think perhaps that is the fastest way I can sum that report up.

**Mr. Allmand:** My final question relates to the winter traffic. Do you have the figures yet for the past winter in ships entering and leaving the port of Montreal, in tonnage, and how they compare with the ...

**Mr. Mann:** We have them, sir, but we do not have them here; from recollection they are up.

**Mr. Allmand:** They are up again.

**Mr. Mann:** Yes. We do not have them here, but if it is of interest we can supply them.

**Mr. Allmand:** I would be pleased if you could supply them.

**Mr. Mann:** Perhaps the secretary could remind us of that, please.

## [Interprétation]

information à savoir s'il y avait un manque de personnel dans l'effectif établi et où en est la situation présentement mais je ne veux parler au hasard. Je crois que la situation est bonne, que le service de police dans tous les ports s'est grandement amélioré par suite de la nouvelle organisation.

Pour ce qui est du chapardage, je peux difficilement vous citer des chiffres précis parce que nous n'avons jamais reçu de données faibles; on n'a jamais prouvé de façon certaine les déclarations faites à ce sujet par le passé. La seule chose que nous pouvons affirmer c'est qu'il n'y a pratiquement aucune plainte quant à ce genre de vol. Nous devons présentement supplier les clients et les usagers de nous rapporter les cas de chapardage. Nous continuons de faire tout notre possible pour améliorer la sécurité dans tous les ports et je pense que nous pouvons nous réjouir jusqu'ici du succès que nous avons eu.

Comme je le disais tantôt monsieur Allmand, les Américains s'intéressent beaucoup à ce que nous faisons et il existe des échanges constants entre notre service de police et celui des ports américains. On a accueilli dernièrement une association internationale des services de police portuaire dont le directeur du service de police du Conseil des Ports nationaux, M. D. N. Cassidy, qui a été élu le premier président, et je crois que cette nomination constitue un hommage à ce qui a été réalisé au Canada par le Conseil des Ports Nationaux au sujet de l'efficacité de ces services de police.

**M. Allmand:** Pourriez-vous dire qu'une grande partie des conditions décrites dans le rapport Smith sont à présent inexistantes.

**M. Mann:** Le rapport Smith a consigné des observations très valables dans quelques-unes de ces pages; il a fait l'historique de certaines situations sans indiquer qu'il s'agissait des conditions historiques, et ailleurs il s'appuie sur des déclarations sans fondement. Je pense que je ne pourrais pas résumer plus rapidement l'ensemble du rapport.

**M. Allmand:** La dernière question a trait à la navigation hivernale. Pouvez-vous citer des chiffres en tonnes concernant la navigation dans le port de Montréal et nous dire comment il se compare avec ...

**M. Mann:** Nous possédons de telles données mais nous les avons pas ici; disons qu'ils sont élevés.

**M. Allmand:** Ils ont augmenté.

**M. Mann:** Oui. Nous ne les avons pas ici, mais nous pourrions vous les fournir.

**M. Allmand:** Je serais heureux d'en prendre connaissance.

**M. Mann:** Peut-être que le secrétaire du Comité pourrait nous le rappeler.

## [Text]

**Mr. Allmand:** I want to thank the witnesses and the Committee for bearing with us. Montreal is an important port and I felt it was my duty to ask these questions.

**The Chairman:** Thank you.

Vote 65, 70, 75 and L80 agreed to.

**The Chairman:** This completes the Estimates of the National Harbours Board.

Thank you, Mr. Mann, and all your staff for appearing this morning.

**Mr. Mann:** Thank you, sir.

**The Chairman:** The Committee is adjourned to the call of the Chair, possibly next Thursday. There will be no meeting this afternoon.

## [Interpretation]

**M. Allmand:** Je veux remercier les témoins et les membres du Comité de nous avoir écouté jusqu'au bout. Montréal est une grande ville portuaire et j'ai cru que c'était de mon devoir de me renseigner.

**Le président:** Merci.

Les Crédits 65, 70, 75 et L80 sont adoptés.

**Le président:** Ceci termine l'étude du budget des dépenses du Conseil des Ports Nationaux.

Merci monsieur Mann, ainsi qu'à tous vos collègues qui ont comparu ce matin.

**M. Mann:** Merci monsieur.

**Le président:** Le comité ajourne ses séances jusqu'à la prochaine convocation du président, probablement jeudi prochain. Il n'y aura pas de séance cet après-midi.

---

Queen's Printer for Canada, Ottawa, 1970  
Imprimeur de la Reine pour le Canada, Ottawa, 1970

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Deuxième session de la

Twenty-eighth Parliament, 1969-70

vingt-huitième législature, 1969-1970

STANDING COMMITTEE

ON

TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS

COMITÉ PERMANENT

DES

UNIVERSITY  
OF TORONTO

LIBRARY  
MAY 22 1978

TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Chairman*

H.-Pit Lessard

*Président*

MINUTES OF PROCEEDINGS  
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET  
TÉMOIGNAGES

No. 20

THURSDAY, APRIL 9, 1970

LE JEUDI 9 AVRIL 1970

*Respecting*

Estimates 1970-71—Department of  
Transport

*Concernant*

Budget des dépenses de 1970-1971—Ministère  
des transports

WITNESSES—TÉMOINS

(See Minutes of Proceedings)

(Voir les Procès-verbaux)

STANDING COMMITTEE  
ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

*Chairman:*  
*Vice-Chairman:*  
and Messrs.

Allmand,  
Benjamin,  
Corbin,  
Forget,  
Godin,  
Horner,

H.-Pit Lessard  
Charles Turner

Howe,  
Macquarrie,  
McCleave,  
Peddle,  
Perrault,  
Portelance,

*Président*  
*Vice-président*  
et MM.

Pringle,  
Rock,  
Skoberg,  
Smith (*Saint-Jean*),  
Trudel,  
Valade—(20).

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité,*  
Robert Normand,  
*Clerk of the Committee.*

[Text]

[Traduction]

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, April 9, 1970.  
(42)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 10:05 a.m. The Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presided.

*Members present:* Messrs. Allmand, Benjamin, Corbin, Forget, Howe, Lessard (*LaSalle*), McCleave, Peddle, Perrault, Portelance, Pringle, Rock, Smith (*Saint-Jean*), Trudel, Turner (*London East*)—(15).

*Other Members present:* Messrs. Thomas (*Moncton*), Nowlan, Breau.

*Appearing:* The Honourable Donald C. Jamieson, Minister of Transport.

*Witnesses:* From the Department of Transport: Messrs. O. G. Stoner, Deputy Minister; G. W. Stead, Assistant Deputy Minister—Marines.

Pursuant to its Order of Reference of Wednesday, February 18, 1970, the Committee proceeded to the consideration of the Department of Transport Estimates for the year ending March 31, 1970.

The Chairman introduced the Honourable Don Jamieson who, reading in parts from a prepared text and with the help of slides, made an opening statement and explained the Cash Flows Requirements, and projects of the Department for the fiscal year ending March 31, 1971, before being questioned thereon.

At 12:35 p.m., with the questioning of witnesses continuing, the Committee adjourned to 3:30 p.m. this afternoon.

## AFTERNOON SITTING (43)

The Standing Committee on Transport and Communications reconvened this afternoon at 3:55 p.m. The Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presided.

## PROCÈS-VERBAL

Le JEUDI 9 avril 1970  
(42)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 10h 05. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Allmand, Benjamin, Corbin, Forget, Howe, Lessard (*LaSalle*), McCleave, Peddle, Perrault, Portelance, Pringle, Rock, Smith (*Saint-Jean*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(15).

Autres députés présents: MM. Thomas (*Moncton*), Nowlan et Breau.

Comparaît: L'honorable Donald C. Jamieson, ministre des Transports.

Témoins: du ministère des Transports: MM. O. G. Stoner, sous-ministre; G. W. Stead, sous-ministre adjoint—Marine.

Conformément à l'Ordre de renvoi du mercredi 18 février 1970, le Comité passe à l'étude du Budget des dépenses du ministère des Transports pour l'année se terminant le 31 mars 1970.

Le président présente l'honorable Don Jamieson qui, à l'aide d'un texte préparé et de diapositives, fait une déclaration d'ouverture et explique les Besoins de capitaux et les projets du ministère pour l'année financière se terminant le 31 mars 1971. Il répond ensuite aux questions des députés.

A 12 h 35 de l'après-midi, l'interrogatoire des témoins se poursuivant, la séance du Comité est levée jusqu'à 3h 30.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (43)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit de nouveau à 3h 55. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

*Members present:* Messrs. Corbin, Forget, Howe, Lessard (*LaSalle*), McCleave, Perrault, Portelance, Pringle, Rock, Smith (*Saint-Jean*), Turner (*London East*)—(11).

*Other Members present:* Messrs. Breau, Thomas (*Maisonneuve*), Thomas (*Moncton*).

*Appearing:* The Honourable Don Jamieson, Minister of Transport.

*Witnesses:* From the Department of Transport: Mr. G. Scott, Assistant Deputy Minister—Air.

In reply to questions asked during the morning's sitting, the Minister of Transport made the following documents available to the Members of the Committee:

- (a) Continuing Employees—Air Navigational Services from 1969 to 1976;
- (b) Projected Canadian Aviation Growth in 1970, 1975 and 1980.

The questioning of witnesses being resumed and concluded on the Estimates of the Department of Transport, Items 1 (\$9,212,000); 5 (\$69,848,000); 10 (\$20,-352,000); L15 (\$2,000,000); 20 (\$32,600,-000); 25 (\$7,900,000); 30 (\$7,245,000); 35 (\$125,450,000); 40 (\$41,310,000); L45 (\$67,829,000) were severally carried.

The Chairman thanked the Honourable Don Jamieson and the officials of his Department for the information given and they retired.

At 5:20 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

*Le greffier du Comité,  
Robert Normand,  
Clerk of the Committee.*

*Députés présents:* MM. Corbin, Forget, Howe, Lessard (*LaSalle*), McCleave, Perrault, Portelance, Pringle, Rock, Smith (*Saint-Jean*), Turner (*London-Est*)—(11).

*Autres députés présents:* MM. Breau, Thomas (*Maisonneuve*) et Thomas (*Moncton*).

*Comparaît:* L'honorable Don Jamieson, Ministre des Transports.

*Témoin:* du ministère des Transports: M. G. Scott, sous-ministre adjoint—Air.

En réponse aux questions posées pendant la séance du matin, le ministre des Transports met à la disposition des députés les documents suivants:

- a) Employés permanents—Services de la navigation aérienne, de 1969 à 1976;
- b) Projection de l'expansion de l'aviation canadienne en 1970, 1975 et 1980.

L'interrogatoire des témoins, repris et terminé, sur le Budget des dépenses du ministère des Transports, les crédits 1 (\$9,212,000); 5 (\$69,848,000); 10 (\$20,-352,000.); L15 (\$2,000,000); 20 (\$32,-600,000.); 25 (\$7,900,000.); 30 (\$7,245,-000.); 35 (\$125,450,000.); 40 (\$41,310,000); L45 (\$67,829,000.) sont adoptés individuellement.

Le président remercie l'honorable Don Jamieson et les fonctionnaires des renseignements fournis et leur permet de se retirer.

A 5 h 20, la séance du Comité est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

[Texte]

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, April 9, 1970

• 1010

**The Chairman:** Gentlemen, I see that we have a quorum.

We have before us this morning for study the Estimates of the Department of Transport for the year 1970-71. On my right I have the Honourable Donald Jamieson and I will ask him to say a few words.

**Hon. Donald C. Jamieson (Minister of Transport):** Thank you very much, Mr. Chairman and gentlemen. May I introduce my deputy, Mr. Gerald Stoner. There are other officials present who are familiar with various other features of the Department's activities in the event that you may require some specific information.

I am in the Committee's hands with respect to whether or not you wish me to read the entire statement which I have prepared and which was sent to your office yesterday, or whether you would be prepared to take it as read and include it as part of the record and perhaps I could give you a summary of it. It is up to you.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I do not know about the rest of the members, but my copy just arrived at my office and I have not had a chance to look at it yet. I do not think it is necessary for the Minister to read the whole thing. Could he go through it and give us a summary or a review of it?

**Mr. Jamieson:** Yes. I would be very pleased to do that if you so desire.

**Mr. Benjamin:** It arrived just five minutes ago in my office.

**Mr. Jamieson:** We have some charts here which will illustrate the statement. If I may, I will leave out some of the wording and just give you the highlights of it. I do not imagine you want a half hour speech at this stage.

**Mr. Benjamin:** Just give us the hard parts.

**Mr. Jamieson:** Yes.

**An hon. Member:** The expurgated version.

[Interprétation]

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 9 avril 1970

**Le président:** Messieurs, je constate que nous avons quorum.

Notre étude portera ce matin sur le budget des dépenses du ministère des Transports pour l'année 1970-1971. A ma droite, se trouve l'honorable Donald Jamieson à qui je demande de dire quelques mots.

**M. Donald Jamieson (ministre des Transports):** Merci, monsieur le président. Messieurs, permettez-moi de vous présenter mon adjoint, monsieur Gerald Stoner. Il y a ici d'autres fonctionnaires qui connaissent bien d'autres aspects de l'activité ministérielle, et à qui vous pourrez vous adresser pour obtenir des renseignements plus particuliers.

Je suis à la disposition du Comité. Voulez-vous que je vous fasse en entier lecture du mémoire que je vous ai fait parvenir hier ou préférez-vous l'annexer d'emblée au dossier et que j'en résume le contenu à votre intention? A vous de décider.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Je viens tout juste de recevoir copie de ce mémoire et, par contre, je n'ai pas eu l'occasion de le lire. Je ne crois pas qu'il y ait lieu pour le Ministre de nous en donner lecture. Il peut toutefois nous résumer ce mémoire.

**M. Jamieson:** Très bien, je serai heureux de le faire.

**M. Benjamin:** Je l'ai reçu, il y a cinq minutes à peine.

**M. Jamieson:** Ce mémoire renferme quelques tableaux à l'appui des déclarations. Je m'en tiendrai aux points saillants.

**M. Benjamin:** Exposez-nous les points difficiles.

**M. Jamieson:** Fort bien.

**Une voix:** Dans leur version expurgée.

## [Text]

**Mr. Jamieson:** Yes, the expurgated version.

Let me say that in presenting our Estimates, Mr. Chairman, and during the assessment of this planning we have tried to lay emphasis on what I would call certain priorities or main objectives of the Department.

This chart is designed to give you in capsule form the various expenditure headings which are divided amongst the main services of the Department of Transport. Air Services is the most costly, with a total expenditure of \$235 million, of which \$167 million is budgetary and \$68 million is loans. I will go into more detail regarding the loans in just a few moments.

Marine Services, \$92 million; Railways and Steamships, \$48 million. Almost all of the amount for Railways and Steamships is made up of subsidies of one form or another or various means of support for different ferry services and the like. The figure for Administration is \$9 million. You can see that the total figure to be voted for 1970-71 is \$384 million as opposed to our 1969-70 estimate of \$322 million, so there has been a slight increase in the over-all expenditures. This is set out under two or three main headings. Incidentally, one of these, as we will see as we go along, is in the Air Services Branch for the provision of a very greatly expanded Air Control Service.

The first basic points that I think I would like to make is that in all of our planning we have put the primary emphasis on safety in the first instance. Our record has been good in this field up to now but, as I mentioned a few moments ago, unless we maintain our air control standards at a very high level this of course could cause problems and this is why the expenditure has increased there.

The second major factor is the responsiveness to the demand for transportation facilities not only in the larger centers but in the smaller and more remote areas of the country as well.

The third factor is the need to ensure that the planning of major transportation facilities is compatible with other policy objectives of government including those, for instance, with respect to regional economic expansion, northern development, and the like.

I would now like to show you a second chart. This chart indicates the personnel who are presently in place within the Department. You will note that we have managed to keep

## [Interpretation]

**M. Jamieson:** C'est ça, dans leur version expurgée.

Dans la présentation de notre budget des dépenses, nous nous sommes efforcés, monsieur le président, d'appuyer sur ce que j'appellerais certaines priorités ou objectifs principaux du Ministère.

Ce tableau vise à vous résumer les divers chefs de dépenses qui sont répartis sur les divers services du ministère des Transports. Les services de l'Air sont les plus coûteux et le montant de leurs dépenses s'élève à 235 millions de dollars dont 167 millions constituent une dépense budgétaire et 68 millions sont des emprunts. Je vous fournirai dans un instant de plus amples détails à ce sujet.

Les services maritimes s'élèvent à 92 millions de dollars; ceux des chemins de fer et des lignes océaniques, à 48 millions de dollars. Ce dernier chiffre est presque entièrement constitué de subsides, sous une forme ou sous une autre, ou d'aide financière sous différentes formes accordées aux services de transbordeurs et autres services similaires. Les frais administratifs s'élèvent à 9 millions de dollars. On peut voir que le crédit total dont on demande l'adoption pour 1970-1971 s'élève à 384 millions de dollars comparativement au budget des dépenses pour l'année 1969-1970 qui s'élevait à 322 millions. La dépense totale a donc légèrement augmenté. Cette augmentation se répartit sur deux ou trois principaux chefs.

Soit dit en passant, l'un deux comme nous verrons éventuellement, se rapporte à la direction des services de l'Air où le service de contrôle a été appréciablement augmenté.

La sécurité a été notre premier souci et nous avons su sur ce point conserver un dossier fort favorable. Cependant, comme je l'ai dit tantôt, si nous relâchons à ce sujet nos normes de contrôle, nous nous attirerons des difficultés et c'est pourquoi la dépense est plus forte dans ce domaine.

En deuxième lieu, nous avons essayé de susciter une plus grande demande pour les facilités de transport non seulement dans les centres importants, mais aussi dans les centres plus modestes et plus éloignés du pays.

Troisièmement, il nous a fallu veiller à ce que l'établissement des principaux moyens de transport soient compatibles avec les autres objectifs visés par la politique gouvernementale, par exemple, l'expansion économique régionale, le développement du nord et autres objectifs de ce genre.

Voici un second tableau qui représente le personnel présentement affecté au ministère. Notez que nous sommes parvenus à conserver à peu de choses près le personnel que nous

## [Texte]

our strength at just about what it was in the previous year. There has not been a very significant increase. In fact, the bulk of the increase has been in terms of air controllers. The marine side has fallen off slightly in terms of personnel. The whole emphasis has been on trying to do a more comprehensive job with as few additional people as possible but bearing in mind, as I have said throughout, the need for great emphasis in terms of air safety. I do not believe there is any necessity for me to take up the Committee's time with a detailed explanation of this slide because undoubtedly this will come out in the questioning.

May I have the next slide, please? This shows the Air Services budgetary expenditures, amplifying what I said a moment ago that the largest of the increases in terms of the various services being in the air services side. The operating expenditures have risen from \$138 million to \$164 million. Capital expenditures have also increased. Grants and contributions have increased slightly. Revenues and recoveries have been most important to us in that we have had or are anticipating a fairly significant increase of something over \$9 million, which will help considerably to offset the increase in expenditures. So, the net program expenditures to be voted for Air Services, as you can see on the right-hand side, is \$166.7 million.

Incidentally, in connection with revenues and recoveries, I am quite confident that this figure would have been higher, but for the government's decision, which was in line with the anti-inflationary program of the government, that we would suspend our intentions to introduce increased charges for some of the services that we provide in terms of air traffic and the like.

I think perhaps we can move on to the next slide. This will give you some indication—and there are two or three slides which will indicate this—of the new types of equipment which we are installing in terms of the air control side of our operations. I will be glad to answer any of your questions on this. An additional \$5.2 million has been allocated to support the increased operating requirements of Air Traffic Control. Provision has been made to increase the strength in equivalent man years to 1,717, compared with 1,402 in 1969-70, and a growth of 315 man years, or 22½ per cent. I think this is quite a significant increase in the number of people who are in training as controllers. However, it is not the end of the problem by any manner or means and we will have to continue to emphasize this particular activity. This increased demand is brought about by the commissioning of new

## [Interprétation]

avions l'an passé. L'augmentation a été négligeable. En fait, les fonctionnaires nouveaux ont presque tous été affectés au contrôle. Du côté marine, il y a eu un léger fléchissement du personnel. Bref, nous nous sommes efforcés de faire du bon travail en ajoutant aussi peu que possible au personnel actuel, sans pour autant négliger l'aspect sécurité de notre objectif. Je ne veux pas vous accaparer longtemps avec une explication détaillée de ce tableau, car il reviendra sûrement sur le tapis au cours des périodes de questions.

La diapositive suivante, s'il vous plaît. Ces chiffres relatifs au budget des dépenses des services de l'Air confirment qu'il s'agit là de l'augmentation la plus forte de tous les services du Ministère. Les dépenses de fonctionnement ont passé de 138 millions de dollars à 164 millions. Les dépenses d'investissement ont également augmenté. Les subventions et contributions ont marqué un léger accroissement. Quant aux revenus et recouvrements, nous espérons qu'ils augmenteront de 9 millions ce qui nous aiderait appréciablement à absorber l'augmentation des dépenses. D'où le chiffre de 166.7 millions que vous voyez à droite et dont nous recommandons l'adoption pour le prochain programme de dépenses des services de l'Air.

Soit dit en passant, le montant des revenus et recouvrements aurait été, j'en suis sûr, beaucoup plus élevé, n'eusse été de la décision du gouvernement qui s'inspirait du programme antiinflationniste et nous demandait de suspendre toute augmentation du tarif projeté pour certains services aériens et similaires.

Passons, s'il vous plaît, à la diapositive suivante. Cette diapositive, ainsi que deux ou trois autres, vous indiquent les types d'équipement que nous installons pour le contrôle aérien. Je serai heureux de répondre aux questions que vous aimerez poser sur ce point. Une somme supplémentaire de 5.2 millions de dollars a été affectée à l'appui de mesures plus élaborées en vue du contrôle de la circulation aérienne. Nous avons pris des dispositions en vertu desquelles l'effectif en hommes-années passera de 1,717 à 1,402 au cours de l'année 1969-1970, soit une augmentation de 315 années-hommes, ou encore 22½ p. 100. C'est là, je crois, une augmentation appréciable du nombre de ceux qui sont en voie de formation à titre de contrôleur. Toutefois, ce n'est pas là la solution du problème et il nous faudra continuer à insister sur cet aspect particulier de notre

## [Text]

towers, the expansion of our control facilities and the reduction in the work week from 40 hours to 36 hours after July 1 of this year.

Incidentally, the Air Traffic Control computer program is progressing satisfactorily with the leasing of three interim flight instrument data processing systems. These were illustrated on the slide which we saw a few moments ago.

I will move on to this particular slide now. Approximately \$12 million or 25 per cent of the total Air Services capital budget has been allocated to Radio Aids to Navigation, which you saw, and this represents an increase of \$3.4 million. Again this is all tied in with the enormous growth in aviation and the necessity to keep pace with technological developments and demands.

## ● 1020

The capital budget has also provisions in it for the completion or continuation of major projects such as additions to terminal facilities in St. John's and Quebec; rebuilding and strengthening runways at Halifax and Winnipeg; the acquisition of land and property at Calgary and Vancouver. This is an over-all shot of Vancouver airport which you see here and this has been one of the best designed it appears and most effective in terms of utilization of our airports to date.

The whole airport growth program is one that may very well interest members because again it represents one of the real challenges that we have in the Department of Transport. In fact the heavy demands for new capital construction are expected to continue over the next few years. The introduction of wide bodied aircraft and I think you have probably seen some of these, the 747 which is on order for Air Canada at the present time, plus the Lockheed L1011 aircraft will be coming into use both by Air Canada and by other air lines. The first of the 747s will be coming into Canada probably to Montreal later this year. With the crowding which we saw briefly on the other slide this has really set up quite a problem for us in terms of developing new facilities.

Facilities for the 747 will be available at Montreal this year and at airports at other locations by the time this aircraft is ready to

## [Interpretation]

activité. Cette augmentation de la demande provient de la construction de nouvelles tours, de l'expansion de notre service de contrôle ainsi que de la réduction de la semaine de travail qui passera de 40 à 36 heures par semaine à compter du 1<sup>er</sup> juillet cette année.

Je vous signale que le programme de contrôle du trafic aérien par le moyen d'ordinateur va bon train et que nous avons loué provisoirement trois systèmes de traitement des données pour le contrôle des envoies au moyen d'instruments. La diapositive que nous avons vue il y a quelques instants, illustrait particulièrement cette question.

Voyons cette diapositive maintenant. Environ 12 millions, soit 25 p. 100 du budget des dépenses d'investissement des services de l'Air ont été affectés aux aides à la navigation aérienne par radio que vous avez vue et qui représente une augmentation de 3.4 millions. Encore une fois, cette augmentation de la dépense est liée à l'importance énorme que prend l'Aviation et à la nécessité de nous tenir à jour avec les transformations technologiques et la demande.

Le budget des dépenses d'investissement prévoit aussi la poursuite ou la conclusion de projets d'importance comme ceux des annexes au terminus de Saint-Jean et de Québec; de la reconstruction et du renforcement des pistes d'atterrissement à Halifax et à Winnipeg; de l'acquisition de terrains et de propriétés à Calgary et Vancouver. Vous voyez ici une vue générale de l'aéroport de Vancouver qui est un de ceux dont la conception est plus heureuse et qui semble efficace jusqu'ici.

La croissance du programme d'aéroports est susceptible de vous intéresser, car elle illustre bien les défis qui sont posés au ministère du Transport. En fait, la forte demande de nouveaux investissements de capitaux se poursuivra probablement au cours des quelques prochaines années. L'introduction d'appareils à large fuselage—vous en avez probablement vus—the 747 que la Société Air Canada a commandé—plus le Lockheed L1011, seront utilisés sous peu par Air Canada et d'autres lignes aériennes. Le premier des appareils du type 747 se posera probablement à Montréal à la fin de la présente année. L'augmentation du trafic qui était illustré sur l'autre diapositive nous a posé tout un problème en ce qui a trait à nos installations.

Ces installations seront terminées cette année à Montréal pour accueillir les appareils 747 et le seront dans d'autres localités à temp-

## [Texte]

go into service. At other airports facilities will be required to handle other large jet aircraft as they enter service, but we do not expect this will happen until 1972. In passing, I may say that we have no plans at the moment with regard to the supersonic aircraft, that is no plans in place. We are looking into it but we have not made a policy decision as to whether the supersonic jets will be permitted to be used in Canada or to use Canadian air space.

As many of you know, this is a quite complex matter involving the noise problem and related difficulties, but we think there is some lead time at least before we have to concern ourselves in a specific matter with this; but we are looking at it now.

I would like to turn now to the Meteorological Services of the Department. Throughout the country we have quite unsophisticated and comparatively simple facilities of one kind and another to the most complex type as seen here. The Meteorological Services will have quite an increase in their expenditures this year. The highlights are:

Research equipment, Projects and surveys—\$757,000

Specialized Meteorological instruments and other equipment, some of which are seen here;

And the establishment of new and relocation of existing facilities,

these two items alone represent the best part of \$3 million.

I turn now to the two major projects in terms of airports which we have underway at the present time, the matter of Montreal, the Ste. Scholastique airport, and also the one at Toronto. As members may know, these are financed out of a revolving fund. We are prepared to provide the details, but in the interests of speed I will not go into them too much, other than to use this chart to illustrate that in the current year we will have to continue certain capital expenditures at Dorval airport, the existing Montreal airport, as well as the operating expenses; but even with the new capital expenditures we are anticipating that Dorval probably can come reasonably close to breaking even in the current year.

We will undertake approximately \$51 million of capital outlays for the new airport at Ste. Scholastique, a major portion of it being involved with payments for expropriation and for the initial construction phase which will be under way this year.

## [Interprétation]

pour que cet appareil y atterrisse. Ailleurs, les installations doivent être modifiées pour l'atterrissement de gros appareils Jet, mais nous ne prévoyons pas qu'ils entreront en service avant 1972. Je vous signale en passant que nous n'avons en ce moment aucun projet en ce qui a trait aux appareils supersoniques. Nous étudions la question, évidemment, mais nous n'avons pas encore arrêté de politique à ce sujet et nous n'avons pas décidé si nous autoriserons le vol de ces appareils au Canada ou dans l'espace aérien canadien.

Comme vous le savez sans doute, les déplacements de ces appareils constituent une question assez complexe où interviennent le bruit et d'autres difficultés connexes. Nous disposons toutefois d'un délai avant que nous soyons acculés à la situation et tenus de prendre des mesures précises en la matière.

Un mot maintenant du service météorologique du Ministère. Nous avons à travers le pays des postes de météorologie. C'est le service de météorologie qui marquera cette année une augmentation appréciable dans les dépenses. Voici à quel chef il faut l'attribuer:

Matériel de recherches, Projets et Enquêtes  
\$757,000

Instruments météorologiques spécialisés et autres dont vous voyez certains exemples ici;

Construction de nouvelles installations et relocations d'installations actuelles,

ces deux articles représentent à eux seuls la majeure partie de 3 millions de dollars.

Voyons maintenant les deux principaux projets d'aéroport en cours, l'un à Ste-Scholastique, non loin de Montréal et l'autre à Toronto. Comme vous le savez sans doute, ces projets sont financés au moyen d'un fonds de roulement. Je suis prêt à vous donner des détails, mais pour aller plus vite, je m'en tiendrai à ce tableau qui illustre la situation pour l'année courante. Il nous faudra poursuivre certaines immobilisations de capitaux à l'aéroport de Dorval, soit le présent aéroport de Montréal, ainsi que certaines dépenses de fonctionnement mais même alors nous pensons que Dorval peut probablement boucler ou à peu près son budget pour l'année courante.

Nous affecterons environ 51 millions de dollars d'investissements dans la construction du nouvel aéroport de Ste-Scholastique et la majeure partie de cette somme ira aux fins d'expropriation et pour la phase initiale de construction dans laquelle nous nous engageons cette année.

[Text]

• 1025

Malton airport presents a picture different from that at Dorval, primarily because the planning for the second international airport for Toronto is not sufficiently well advanced for us to, in a sense, cap the expenditures at Malton. It will be necessary at the existing airport at Malton to introduce this increase in facilities which you see here. I think you can recognize the existing Aeroquay, the circular building on my left and all the new section here is now in the planning stage; a good deal of it will be constructed in the present year.

This is necessary because the growth demands at Malton have been quite remarkable, quite dramatic, and we anticipate that they are going to continue. As the construction of a new airport will require a very considerable length of time, the decision on site hopefully being made this year with completion of construction probably four to five years away, we have to proceed with the additional facilities at Malton airport in the interim. The different colours represent the phases, eventually these sections will be interconnected to the Aeroquay by a tunnel which is in the broken line to my left.

Through modernization improvement in technology and the like we have been able to effect some savings in the Marine Services without affecting the efficacy of the service itself. The reduction here in over-all expenditures reflects this as well as the fact that we have in Marine Services come to the end for the time being at least of our new ship production program.

During the year just past we put into service four new major craft. This is an example of one of them; the others are buoy tenders, vessels which aid in search and rescue and of course icebreakers. But we have now come to the end of the present planning phase. Probably our next big construction project will be in terms of a polar icebreaker for which we have allocated some half a million dollars plus in the current year for design work and related preliminary studies. This is really the main reason why our expenditures in Marine Services are down: we are looking very carefully into the new types of craft.

We have this experimental—probably it is somewhat beyond the experimental stage, but a first of these hydroplanes I suppose one would call it, or hovercraft—air-cushion type vehicle in operation on the West Coast. We are using it not only in practical terms but it is also giving us an opportunity to study the different applications that may be made of this type of principle in various other areas.

[Interpretation]

A l'aéroport de Malton, la situation diffère de celle de Dorval, surtout parce que les projets en vue d'un second aéroport international à Toronto ne sont pas suffisamment avancés pour en évaluer avec précision les dépenses. Il nous faudra établir à Malton les installations complémentaires que vous voyez ici. Vous reconnaîtrez, je crois l'Aéroquai actuel, l'édifice circulaire à ma gauche et toute cette nouvelle section en est au stade de projet; une bonne partie de ce projet sera réalisé au cours de la présente année.

Il le faut, car Malton a connu une augmentation très appréciable de la demande et nous prévoyons que cette situation se maintiendra. Vu qu'il faudra un certain temps pour construire un nouvel aéroport, soit quelque chose comme quatre ou cinq ans en tout cas si on décide cette année de l'emplacement de l'aéroport, il nous faut donc pourvoir l'aéroport de Malton d'installations complémentaires. Les différentes couleurs représentent les phases. Éventuellement ces sections seront reliées à l'Aéroquai par un tunnel représenté ici par la ligne brisée à ma gauche.

Des mesures plus modernes et une technologie améliorée nous ont permis de réaliser certaines économies dans les services de la Marine sans pour autant entraver l'efficacité de ces services. La diminution des dépenses dans leur ensemble reflète cette économie ainsi que le fait que nous en sommes arrivés, pour le moment du moins, à la fin de notre présent programme de production navale.

Au cours de l'année qui vient de s'écouler, nous avons lancé quatre nouveaux bâtiments importants. En voici un exemple, les autres sont des vaisseaux chargés du service des bouées et des recherches, des vaisseaux de sauvetage et, bien sûr, des brise-glace. Mais nous touchons la fin de la présente phase des projets. Notre prochain projet sera probablement la construction d'un brise-glace polaire auquel nous avons affecté au cours de l'année plus d'un demi-million de dollars pour fin de la conception et des études préliminaires. Voilà surtout pourquoi le budget de nos dépenses est moindre pour les services de la Marine: nous étudions soigneusement des bâtiments d'un nouveau genre.

Nous avons aussi, au stade expérimental —peut-être avons-nous quelque peu dépassé ce stade—les bâtiments qui se meuvent sur un genre de coussin d'air et qui sont utilisés sur la côte ouest. Ces prototypes, en plus de nous servir pratiquement, nous fournissent l'occasion d'étudier quelle application variée nous en pourrions tirer pour différentes régions.

## [Texte]

It is not beyond the bounds of possibility that on some of our ferry service routes it will be possible to replace conventional vessels with this new and more rapid type of vehicle. As members may know, on the English Channel this is already being employed with a good deal of effectiveness. We have one of these on the West Coast now which is used in search and rescue for experimental purposes and in various other ways.

Icebreaking continues to be one of the major responsibilities we have in the marine field. I thought you would like to see this slide because it is a picture of the vessel much in the news in the last few days. This is the *Louis St-Laurent* which is as of last report off the coast of Northern Labrador accompanying the *Manhattan* on the second trip. This is the *John A. Macdonald* with the *Manhattan* during the trip last year. Incidentally this is an extremely good shot and I liked it sufficiently I got a copy for myself. If any member of the Committee would like to have a colour shot of this I will be glad to arrange it for you, because I think it is an extremely good one.

Our icebreaking capability has been enhanced in the last year or two with the addition of the *Louis St-Laurent* and the *Norman McLeod Rogers*. The *Norman McLeod Rogers* operates primarily in the Gulf of St. Lawrence. As I mentioned a moment ago the next phase will be conceptualizing a polar icebreaker which would be significantly different from anything not only in existence in our own fleet today but probably in the world. We have a good lead, it seems to me, on most other countries and I would almost say all other countries in terms of our expertise, our capability and knowledge in icebreaking and we want to maintain that.

This is one of the areas of thrust—an appropriate way of putting it—on which we are concentrating. By the way, the design of such a ship could take quite a while and construction would probably require three to four years: we are talking a completed ship at the very minimum perhaps five years from now.

• 1030

This is an interesting shot which illustrates how technology is helping us immeasurably in terms of the northern airlift in the northern supply services.

The Department of Transport is responsible for supply throughout the Canadian North. This is a Sikorsky Sky Crane and it has not only resulted in greater efficiencies in terms of the northern cargo and supply mission, but

## [Interprétation]

Il n'est pas impossible que nous utilisions ce genre de bâtiment éventuellement pour nos services de transbordeurs. Comme vous le savez sans doute, les Anglais les utilisent déjà avec succès dans leur canal. Sur la côte ouest canadienne, ce type de bâtiment sert à la recherche et au sauvetage et à d'autres tâches.

Le bris de la glace continue d'être une de nos principales responsabilités. J'ai cru que la présente diapositive vous intéresserait, car elle représente un bâtiment qui a fait les manchettes au cours des derniers jours. Il s'agit du *Louis St-Laurent* qui est présentement au large de la côte nord du Labrador et escorte le *Manhattan* qui en est à son second voyage. Voici le *John A. Macdonald* qui a accompagné le *Manhattan* au cours de son premier voyage. Soit dit en passant, cette photo est si bonne que je m'en suis fait tirer moi-même une épreuve. Si vous en désirez une également, je serai heureux d'acquiescer à votre demande. Le *Louis St-Laurent* et le *Norman McLeod Rogers* sont venus l'an passé grossir notre flotte de brise-glaces. Le *Norman McLeod Rogers* manoeuvre surtout dans le golfe St-Laurent. Comme je l'ai dit tantôt, il s'agira maintenant de concevoir un brise-glace polaire qui tranchera sur la conception qu'on se fait aujourd'hui d'un brise-glace, non seulement dans notre flotte, mais partout ailleurs dans le monde. A ce sujet, nous sommes, il me semble, en avant sur la plupart des pays, du point de vue expertise, capacité et connaissance en rapport avec le bris de la glace et nous tenons à le demeurer.

Ce domaine où nous sommes à l'avant-garde, nous voulons le conserver. J'ajoute qu'il faudra un certain temps pour concevoir un navire de ce genre et sa construction exigera de trois à quatre ans; c'est-à-dire que la construction dudit navire exigera environ cinq ans.

Voici une diapositive intéressante qui illustre bien comment la technologie vient à l'aide des services de ravitaillement du Nord.

C'est au ministère des Transports qu'il incombe de ravitailler le Nord canadien. Voici un Sikorsky Sky Crane qui n'a pas seulement facilité le transport de cargaisons et de victuailles dans le Nord, mais qui nous a de plus

## [Text]

has also brought considerable economies as well. I put it in to illustrate to you along with the hovercraft that when a new development occurs we move in on it as fast as our budget and capabilities permit so that we can try out these new methods. This has made quite a difference in terms of bringing most supplies ashore at remote locations in the North where there are no adequate facilities on shore and where tidal problems and the like used to require the transfer to barges and so on.

This is another activity that we are watching very closely and of course it will be integrated with our new Arctic transportation administration. The St. Lawrence and Saguenay Ship Channel activity will continue with regard to dredging and so on and our aids to navigation are improving. We have a shipping reporting service; this is an example of the one that is located to serve the Lower St. Lawrence area. There are others in other parts of the country and we are now examining the possibility of one for the West Coast. It is another example of how shipping is now; all forms of transportation are being computerized in a sense and directed by very new methods and very new technology.

Here is an interesting project which members may wish to visit. It is the Hydraulics Research and Development area of our activity and we have created this large-scale tidal model of the St. Lawrence River. This is now operational and will be used to conduct tests of proposed river improvements and provide data required in the effective planning of the future development of the St. Lawrence Ship Channel. Budgetary requirements for Hydraulics Research, at \$531,000 are slightly higher than in the previous year when we estimated our expenditures at \$512,000.

I do not think you really get an adequate conception of its size but this kind of development is a significant new trend: instead of having to go out into the river itself and operate on a speculative basis and perhaps introduce changes in the river route and so on, without really knowing what their ultimate effect is going to be, they can now be tested in this special facility. I repeat my invitation to members who would like to see it; we will be more than pleased to arrange it.

We are also examining new types of aids to navigation and, of course, the dredging programs. This is the conventional kind of lighthouse, but many of these are going to be changed into quite new, modern and automated forms of one type or another.

May I have the next slide? This is actually a nuclear lighthouse employing some of the nuclear principles. We are using it on an

## [Interpretation]

permis de réaliser des économies appréciables. Je vous le montre, ainsi que le Hovercraft pour que vous voyez que, dès que survient une amélioration, nous l'intégrons aussi rapidement que notre budget nous permet de la faire. Ces appareils nous ont facilité la tâche d'approcher le ravitaillement de la rive dans des endroits éloignés du Nord où il n'y avait pas tellement de facilités et où les conditions de la marée nous obligaient à effectuer le transport par barge.

C'est là un autre domaine que nous suivons de près et qui sera intégré à la présente administration du transport dans l'Arctique. Le dragage du Saint-Laurent et du Saguenay se poursuivra et nous y améliorerons nos aides à la navigation. Nous possédons un service de renseignements sur l'expédition; il est semblable à celui qui dessert la région du bas Saint-Laurent. Il y en a d'autres dans d'autres régions du pays et nous étudions présentement la possibilité d'en établir un sur la côte ouest. Voilà un autre exemple qui illustre la présente situation de la navigation maritime; tous les modes de transport sont traités par ordinateurs et gérés suivant les plus récentes méthodes et la technologie du jour.

Voici un intéressant projet que vous voudrez peut-être visiter. Il s'agit du domaine de l'Expansion et des recherches hydrauliques et nous avons construit cette maquette à grande échelle du fleuve Saint-Laurent. Il servira à étudier les améliorations qu'on se propose d'apporter au fleuve et fournira les données dont nous avons besoin pour la conception effective de l'expansion à venir du chenal du Saint-Laurent. Les dépenses de \$531,000 que nous y affectons sont un peu plus élevées que celles de l'an passé qui étaient de \$512,000.

Vous avez peut être peine à vous imaginer l'envergure de ce projet qui nous permet de tester effectivement les effets qu'entraîneront les modifications que nous nous proposons d'apporter à la voie fluviale au lieu d'en être réduit à des conjectures comme par le passé. A nouveau, je vous invite à voir cette maquette.

Nous étudions également de nouvelles aides à la navigation et, bien sûr, les programmes de dragage. Voici un phare du type conventionnel, mais nombre d'entre eux seront modifiés pour devenir des phares d'une conception plus moderne et pourvus d'un plus grand automatisme.

Puis-je avoir la diapositive suivante? Voici un phare qui utilise l'énergie nucléaire. Nous en faisons l'expérience dans les Grands lacs

## [Texte]

experimental basis on the Great Lakes in the Prescott vicinity. It is one of the new techniques which we are now looking at. Perhaps we can move on to the next slide.

This is not a very happy kind of scene, but it does illustrate another problem area in the Marine Regulatory field. This is a recent shot at Chedabucto Bay indicating that we are having pollution in that area. I am happy to report to the Committee, I heard just a few hours ago, that they have now passed the million gallon mark in terms of pumping out the stern section of the vessel and they anticipate having it all pumped out within a comparatively short time. I will be glad to answer any questions you have on its progress; it is one area that has been of considerable concern.

As I think hon. members will know, we tried to get international agreement on the Pollution of the Sea by Oil at the Brussels Conference. We were not successful in doing so. We are now moving in a unilateral direction in order to cope with this increasing menace. I would hope to have amendments to the Canada Shipping Act before you and other members of the House hopefully before the summer recess.

On the matter of the Arrow incidentally, substantial costs will arise from the sinking of the Arrow which took place subsequent to our submission of the Estimates. I want to mention this because I felt that the immediate need was not only to clean up the area but to do everything we could for the residents of the area and so we have proceeded without what I might describe as an iron-clad assurance that all our expenditures will be recoverable from the parties responsible. There may be a Supplementary Estimate for the deficiency.

There is only one nonbudgetary item in the Estimates this year. This is the Harbour Commission at Port Alberni in British Columbia. We are proposing to make a loan to them of \$2 million to finance the construction of a new lumber assembly wharf in the Port Alberni area. This is part of our continuing study on ports to try to develop a more rational national approach to port development. In British Columbia the business of shipping timber and lumber has been somewhat disorganized, that is a very large number of centres from which comparatively small quantities have been shipped in some cases. Port Alberni will now become a more or less centralized point for a good deal of the British Columbia lumber production.

## [Interprétation]

au voisinage de Prescott. Il s'agit de l'une des techniques que nous étudions présentement. Diapositive suivante, s'il vous plaît.

Cette scène qui n'est pas très belle, illustre un autre de nos problèmes dans le domaine de la réglementation maritime. C'est une récente photo de la Baie Chedabucto qui illustre le problème de la pollution auquel nous faisons face dans cette région. Je suis heureux de vous faire part qu'on vient de dépasser le million de gallons pompés hors de la section arrière du navire et on espère bientôt terminer toute cette opération. Je serai heureux de répondre aux questions que vous me poserez. Il s'agit là d'une affaire qui nous a causé beaucoup de soucis.

Nous avons essayé d'en arriver à un accord international au sujet de la pollution de la mer par le pétrole, à la conférence de Bruxelles. Nous n'avons pas réussi. Nous allons donc prendre seuls les mesures propres à conjurer cette menace grandissante. J'espère avant l'ajournement de la session cet été pouvoir vous présenter ainsi qu'aux députés les amendements à la Loi sur la marine marchande du Canada.

Je vous signale en passant que le naufrage du Arrow, qui est survenu après la présentation de notre Budget, nous coûtera assez cher. Je vous le mentionne parce que nous avons jugé qu'il ne s'agissait pas seulement de nettoyer la région, mais aussi de faire tout ce que nous pouvons pour les résidents de cette région et nous devons être assurés, sans l'ombre d'un doute, que toutes les dépenses que nous faisons, nous pourrons les recouvrer des parties responsables. Il se peut qu'il y ait un budget supplémentaire pour faire face à cette affaire.

Le Budget des dépenses ne comprend cette année qu'un article non budgétaire. Il s'agit de la Commission des ports à Port Alberni en Colombie-Britannique. Nous nous proposons de leur prêter deux millions de dollars pour financer la construction d'un nouveau quai dans la région de Port Alberni. Ce projet fait partie de l'étude que nous faisons sans relâche sur les ports en vue de développer une nouvelle attitude rationnelle et nationale quant à leur expansion. En Colombie-Britannique, l'expédition du bois de charpente et de construction a été plus ou moins désorganisée, c'est à dire qu'il y a un nombre assez élevé de centres importants d'où des quantités relativement modestes de bois ont été parfois expédiées. Port Alberni deviendra un centre plus ou moins réservé à l'expédition du bois de la Colombie-Britannique.

## [Text]

I turn to the Railways and Steamships program expenditures and this chart illustrates the position as of this year. The Railways and Steamship program expenditures at \$47.7 million are \$.7 million less than in 1969-70. Commencing on April 1 and reflected in these Estimates is a transfer of responsibilities between the Canadian Transport Commission and the Department. The payment of subsidies under the Maritime Freight Rates Act becomes the responsibility of the CTC and the Department assumes from the CTC responsibility for subvention payments to the CNR for the operation of the Newfoundland Coastal Services.

I am not altogether certain that it was a formal suggestion of the Transport Committee, but a number of members have represented to me that it made sense to have both the gulf ferry services and the coastal ferry services dealt with by the same agent, namely the Department of Transport. We have done that and these figures reflect it. I have more detail on the ferry subsidies which I will be very pleased to provide if any member is interested.

That just about concludes, except for perhaps one or two brief references here to this major problem we have in the field of highway safety. I think we all know what the difficulties are. I was before this Committee only a few weeks ago and discussed it, but we have provided for a substantial increase in our estimates. We had only \$91,000 in the Road and Motor Vehicle Safety Branch last year. We propose to devote \$805,000 in 1970-71 for a variety of activities in the traffic field, such as administration of the new legislation, research and maintenance of the information and liaison functions and so on. This is quite a new and, I hope, good initiative on the part of the federal government.

I thought we might show you this and again invite you if at any time you are interested in seeing it. This is part of our new computer facility at the Department's central office. All headquarters administrative activities are being maintained at the same level as last year, but we have been able to save a considerable amount through computerized activities and the provision of information and the like, not merely to our Department, but to other related agencies as well. Under the reorganization we have to absorb \$327,000 for accounting services which were previously supplied to us without charge by the Comptroller of the Treasury. On balance the savings are considerable and again we are trying

## [Interpretation]

Voyons maintenant la question du transport ferroviaire et fluvial dont le présent tableau illustre le budget de dépenses pour la présente année. Les dépenses s'élèvent cette année à 47.7 millions de dollars, soit .7 millions de moins qu'en 1969-1970. Le budget des dépenses rend compte du transfert des responsabilités du ministère à la Commission canadienne des transports, à compter du premier avril. C'est à cette Commission qu'il incombe désormais de verser des subventions en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, tandis que le ministère assumera désormais celle de verser des subventions au C.N. qui assure les services côtiers de Terre-Neuve.

Je ne suis pas absolument certain qu'il s'agit là d'une proposition formelle du Comité des transports, mais certains membres m'ont fait valoir qu'il était logique de charger le même organisme, le ministère des Transports en l'occurrence, d'assurer à la fois les services de transbordement du Golfe et les services de transbordement de la côte. Ces chiffres reflètent ce changement. Je fournirai volontiers plus de détails sur ce point aux intéressés qui en feront la demande.

Et voilà. J'ai presque terminé, sauf une ou deux observations sur la sécurité routière. Nous nous rendons tous compte, je crois, de la difficulté. Il y a à peine quelques semaines, j'ai comparu devant ce Comité et j'en ai discuté; mais notre budget des dépenses prévoit à ce sujet une augmentation assez appréciable. L'an passé, nous avons affecté aux fins de la sécurité routière seulement \$91,000 et, cette année, nous nous proposons d'y affecter \$805,000 au titre de diverses mesures de sécurité, telle l'application de nouvelles mesures législatives, la recherche, le maintien d'un réseau d'information et d'une certaine liaison, etc. C'est là une initiative toute nouvelle que prend le gouvernement fédéral.

J'ai pensé vous montrer cette photo et, si vous êtes intéressés, vous pourrez visiter ce centre de l'ordination situé au Bureau principal du ministère. Dans l'ensemble, notre Bureau principal a maintenu une activité administrative comparable à celle de l'an dernier, mais nous avons pu réaliser une économie appréciable en utilisant les ordinateurs, en assurant un réseau d'information plus efficace, etc, non seulement à notre propre Ministère, mais aussi aux agences qui s'y rattachent. En vertu de la réorganisation il nous faut absorber \$327,000 de service de comptabilité qui nous étaient autrement fournis gratuitement par le contrôleur du Trésor. Somme toute, les économies que nous avons réalisées

## [Texte]

to utilize modern technology as much as we can.

Mr. Chairman and members of the Committee, I think this is a general summary of the position and I will be very pleased to answer any questions you may have at this point.

**The Chairman:** Mr. McCleave.

**Mr. McCleave:** Thank you, Mr. Chairman. May I first ask Mr. Jamieson one question arising out of the *Arrow* tragedy? Without anticipating the enquiry and the findings by Mr. Justice Gordon Hart, could he advise whether the Department is examining or making a decision on whether such ships should be required to have Canadian pilots aboard when they enter Canadian waters.

**Mr. Jamieson:** The answer is yes, Mr. McCleave. In the new proposals which I hope will be submitted for your approval in Parliament within a very short time, we propose to strengthen greatly the requirements on all shipping, particularly on shipping of bulk cargo and noxious cargoes. Briefly, in the aspect to which you are directing your question, we would require a ship to stand off at a very considerable distance until a pilot could go aboard. We would require that she not enter under any circumstances except when the decision has been made that weather conditions are suitable and that all possible precautions have been taken.

**Mr. McCleave:** Thank you very much. Are there other major changes planned in the regulations as a result of this particular incident?

**Mr. Jamieson:** Yes. Of course it was a great tragedy, but I suppose even the worst kind of incidents can help you to improve your planning. As a result of this incident we are looking now at the ability we have to ensure an easy identification of liability and also a method of adequate compensation. As things stand at the moment, the international oil shipping community has a voluntary fund—it is purely voluntary—and the limits on it are those set by the fund itself. We do not believe that this is sufficient protection for coastal states, therefore a most important part of our new amendments will be some method of ensuring that we can identify the liable party.

The problem of course is that while it is possible to require indemnification, what you

## [Interprétation]

sont considérables et ici encore, nous nous efforçons d'utiliser la technologie moderne dans toute la mesure du possible.

Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, c'est là le résumé de la situation dans lequel se trouve mon Ministère et je serais heureux de répondre maintenant aux questions que vous voudrez bien me poser.

**Le président:** Monsieur McCleave.

**M. McCleave:** Merci, monsieur le président. Monsieur Jamieson, au sujet de la tragédie de l'*Arrow* et sans pour autant vouloir anticiper sur l'enquête du juge Gordon Hart, y aurait-il lieu d'exiger que des navires de ce genre soient tenus d'avoir à bord un pilote canadien lorsqu'ils pénètrent dans les eaux canadiennes.

**M. Jamieson:** Oui, monsieur McCleave. Dans les propositions que nous demanderons bientôt au Parlement d'approuver, nous exigeons entre autres un resserrement des conditions de la navigation, plus particulièrement celle des cargos de marchandises en vrac et des cargos de substances qui peuvent être nuisibles. Plus précisément, le navire devrait se tenir à une distance appréciable de la côte jusqu'à ce que le pilote puisse y monter. Il ne devrait y pénétrer en aucune circonstance, sauf lorsqu'on aurait décidé que les conditions de la température sont propices et que toutes les autres précautions possibles ont été prises.

**M. McCleave:** Merci beaucoup. Voit-on que les règlements vont subir des modifications majeures par suite de cet incident particulier?

**M. Jamieson:** Oui, car il s'agit là d'une grande tragédie; mais j'imagine que même les accidents les plus tragiques peuvent vous aider à améliorer la planification de votre programme. Par suite de cet épisode tragique, nous mettons en œuvre notre capacité d'identifier facilement le responsable et nous élaborons une méthode adéquate de dédommagement. A l'heure actuelle, les compagnies internationales de transport du pétrole disposent d'une caisse volontaire. Elle est en effet purement volontaire car ses limites sont celles qu'impose la caisse elle-même. A notre avis, cette protection n'est pas suffisante pour les États côtiers. En conséquence, les nouvelles modifications devront assurer une méthode grâce à laquelle on pourrait identifier le parti responsable.

Certes il est possible d'exiger l'indemnité, mais la difficulté consiste à trouver un moyen

## [Text]

have to do is to ensure that there is some way to get at the responsible party. This is one of the legal difficulties we are encountering and I suspect, as a lawyer from Halifax, you know how hard it is sometimes to put your hands on an offending ship—especially one of foreign registry.

**Mr. McCleave:** I was going to suggest that Mr. Onassis be required to keep some of his petty cash fund for his wife's gems in Canada so that money would be available.

In respect of the Canadian Pacific Airline matter and the question whether it can become a second coast to coast national carrier, would that be a matter for government decision or for decision by the Canadian Transport Commission?

**Mr. Jamieson:** It would be a matter for government decision in the first instance. Air policy as such is determined by the government on the recommendation of the Minister of Transport. If, for instance, we said in principle that we are agreeable to so-called continental air carriers, then it would be up to the CTC to hear any such application that might be made and to determine the conditions under which they might be granted such a licence.

**Mr. McCleave:** Of course it could work in reverse, that Eastern Provincial would be interested in going coast to coast the other way. So there are two possibilities.

**Mr. Jamieson:** Except that at the present time what we have said in the bare bones of the policy is that the regionals are designated for specific geographic areas; that Air Canada is the primary trans-continental carrier and that Canadian Pacific Airlines in a sense supplements the Air Canada service on a continental basis.

**Mr. McCleave:** Mr. Minister, I understand that Canadian Pacific Airlines would not have to be coaxed very hard to make application for a coast to coast or continental carrier licence.

When could one expect a government decision, which would enable it to make its application to the CTC?

**Mr. Jamieson:** It is an extremely difficult matter to decide, Mr. McCleave.

In the first instance, of course, when Canadian Pacific talks about a coast to coast operation they forget the whole of Newfound-

## [Interpretation]

infaillible de rejoindre le parti responsable. Voilà une des difficultés juridiques que nous sommes appelés à rencontrer sur notre route; en tant qu'avocat d'Halifax, vous savez sans doute combien il est parfois difficile de mettre la main sur un bateau contrevenant, particulièrement s'il a un enregistrement étranger.

**M. McCleave:** En vue d'avoir des fonds disponibles, il serait bon d'exiger de M. Onassis qu'il laisse un peu d'argent au Canada.

Le gouvernement ou la Commission canadienne des transports décidera-t-il si la *Canadian Pacific Airlines Limited* deviendra une seconde ligne de transporteurs nationaux trans-canadiens?

**M. Jamieson:** En premier lieu, cette question relèverait de la décision du gouvernement fédéral. La ligne de conduite relative aux transporteurs aériens est déterminée par le Gouvernement par suite d'une recommandation du ministre des transports. Si nous approuvons en principe lesdits transporteurs aériens continentaux, il appartient à la CCT de prendre en considération notre demande et de déterminer les conditions en vertu desquelles nous pouvons obtenir un permis.

**M. McCleave:** Naturellement, cette politique vaut dans les deux sens: Eastern Provincial Airways Limited aimerait voyager de l'Est à l'Ouest dans tout le Canada. Il y a donc deux possibilités.

**M. Jamieson:** Sauf qu'en vertu de notre politique actuelle, les transporteurs aériens régionaux doivent se confiner à des zones géographiques bien précises; la Air Canada est la principale ligne dont les transporteurs aériens sont autorisés à exploiter des services trans-canadiens; à l'intérieur du pays, la Canadian Pacific Airlines Limited sert de complément à Air Canada.

**M. McCleave:** Monsieur le ministre, je suis persuadé qu'il ne faudrait pas supplier bien longtemps la Canadian Pacific Airlines Limited pour qu'elle fasse une demande de permis autorisant ses transporteurs aériens à exploiter des services trans-canadiens.

Quand peut-on prévoir une décision gouvernementale qui permettrait à cette entreprise de faire une demande à la CCT?

**M. Jamieson:** Voilà bien une question extrêmement difficile à trancher, monsieur McCleave.

En premier lieu, quand la Canadian Pacific Airlines Limited songe à exploiter les services commerciaux à l'intérieur du pays, cette

## Texte]

and. I have not seen them showing any interest in being coast to coast in terms of extending their service, let us say, straight through to St. John's.

The other problem is that they are only interested, so far as I am aware, in what I call the trunk-line route—that is, let us say, Halifax-Montreal.

It seems to me what we have to do is to ensure that by providing perhaps a surplus of service, and there might be some argument as to what constitutes a surplus, on the trunk-line—that is the highly profitable line—we do not place in jeopardy the fate of the regional carriers because, if I may venture an opinion on, let us say, the Atlantic provinces and Nova Scotia—by the way, I have had conservations with the Premier about this—the real need in Nova Scotia today, if one wants to look at it in general terms, is not so much an additional choice, let us say, on the Halifax-Montreal route as for better regional service both within the province and connecting on a north and south basis. So that any policy with regard to additional service on trunk lines has to relate to its likely economic effect on the regional carriers who have to make the north and south legs which are not all that profitable.

**Mr. McCleave:** I might say, Mr. Chairman, that I agree with the Minister, that if CPA were to be encouraged to make its application that it should not just be confined to the very profitable run. I think they not only have to pick up the cream but they would have to be on some of the milk stuff as well.

**Mr. Jamieson:** Right.

**Mr. McCleave:** May I ask how many airports in Canada are now in a position where they can receive the 747?

**Mr. Jamieson:** As a general observation, I think it is correct to say that in terms of the runway facilities and the like any airport that can handle a stretched DC8, that is the largest of the conventional jet aircraft—that sounds rather ironic now, but I am afraid it is so—can handle a 747. In other words there is not a great deal of difference in the technical requirements as to runways, aids to navigation and things of this kind.

Where the problem arises and where it is difficult to answer your question, is in handling the passengers. If, presumably, there were to be two or three fully loaded 747s with 300 or 400 people at one time, then the answer to your question would have to be that as of this moment no airport in Canada is what I would call wholly adequate for this purpose.

## [Interprétation]

entreprise oublie complètement la province de Terre-Neuve. Elle n'a jamais manifesté le désir d'étendre ses services intérieurs jusqu'à Saint-Jean, par exemple.

Pour autant que je sache, la Canadian Pacific Airlines Limited n'est fascinée que par la ligne interurbaine Halifax-Montréal.

A mon avis, quand on assure un surplus de service dans une ligne interurbaine qui est éminemment rentable, il ne faut pas mettre en danger la vie des transporteurs régionaux aériens, parce que les provinces de l'Atlantique n'ont pas nécessairement besoin de ce surplus sur la ligne interurbaine Halifax-Montréal, mais bien plutôt un meilleur service régional à l'intérieur de la province et dans la route réunissant le Nord au Sud. Ainsi, quand on songe à une politique prévoyant un service supplémentaire sur les lignes interurbaines, il faut tenir compte des effets économiques possibles sur les transporteurs aériens régionaux qui doivent assurer des services du Nord au Sud, même dans des conditions économiques pas très rentables.

**M. McCleave:** Monsieur le président, je suis d'accord avec le Ministre. Si la CPA fait une demande de permis, il faudra qu'elle exploite non seulement les routes rentables car il ne serait pas juste de choisir toujours la crème et de laisser le lait aux autres.

**Mr. Jamieson:** D'accord.

**Mr. McCleave:** Combien y a-t-il d'aéroports au Canada qui peuvent maintenant recevoir le 747?

**Mr. Jamieson:** D'abord, une observation générale. Je crois ne pas me tromper en disant que tout aéroport disposant d'installations de piste et ainsi de suite pouvant accomoder le DC8 modifié, qui est le plus large des avions conventionnels à réaction, peut aussi accomoder le 747. En d'autres termes, les exigences de pistes et d'aides à la navigation ne sont pas tellement différentes.

Les passagers posent vraiment la plus grande difficulté. Si par exemple, il devait y avoir à la fois trois ou quatre 747 comptant 300 ou 400 passagers, aucun aéroport au Canada n'aurait les installations nécessaires à cette fin.

## [Text]

We have consulted with the airlines and made a determination with them of the first location at which 747's are likely to be employed—maybe Montreal, Toronto and Vancouver, in that order—and it is at these locations we now are putting in the additional facilities.

But in terms of ground facilities, any airport that can handle the major-sized aircraft of the present generation will be able to handle the wide-bodied aircraft.

**Mr. Nowlan:** Mr. Chairman, on a point of order. I do not want to interrupt my friend, Mr. McCleave, but is it the Committee's wish to go from member to member, or from topic to topic? We already are leaving the *Arrow* and I had some questions on it and regional air policy, which involves quite a few members.

**The Chairman:** We will come back to you on that, Mr. Nowlan.

**Mr. Nowlan:** Are we going to go from member to member, or topic to topic?

**The Chairman:** Topic to topic.

**Mr. Nowlan:** We are proceeding now member to member.

**The Chairman:** As usual.

**Mr. McCleave:** Have tests or experiments been carried out with such things as radar transponder beacons to replace perhaps the traditional type of buoy?

**Mr. Jamieson:** Yes, quite a bit of work is being done in this field and, in fact, quite a few of these transponders have been used. Again, depending upon the amount of detail you want, Mr. Stead is here, our Assistant Deputy Minister, Marine. I think I can say we have a number of the transponders actually in place now.

**Mr. G. W. Stead (Assistant Deputy Minister, Department of Transport, Marine Service):** Yes, Mr. Chairman and Mr. McCleave, we have one or two transponder beacons in place now, and they are planned, for example, in the Canso area.

**The Chairman:** Would you speak into the microphone, Mr. Stead.

**Mr. Stead:** We have one or two in place now and others are being planned on a priority basis in key areas, such as the new system of aids to navigation we are putting in in

## [Interpretation]

En consultation avec les compagnies aériennes, nous avons décidé d'employer ce 747 d'abord à Montréal, Toronto et Vancouver, suivant cet ordre et nous construisons des installations additionnelles en ces endroits.

Pour ce qui est des installations au sol, tout aéroport qui peut accommoder les aéronefs géants de la génération actuelle pourra acquérir l'aéronef 747.

**M. Nowlan:** Monsieur le président, j'en appelle au Règlement. Je ne veux pas interrompre M. McCleave, mais je voudrais savoir si vous tenez à ce que nous passions d'un député à l'autre ou d'un sujet à l'autre? J'aurais des questions à poser au sujet de l'avion Arrow et au sujet de la ligne de conduite relative aux transporteurs aériens régionaux.

**Le président:** Un peu plus tard, nous vous donnerons la parole, monsieur Nowlan.

**M. Nowlan:** Procédons-nous d'un député à l'autre ou d'un sujet à l'autre?

**Le président:** D'un sujet à l'autre.

**M. Nowlan:** Ce n'est pas ce que nous faisons en ce moment.

**Le président:** Nous en avons l'habitude.

**M. McCleave:** Avons-nous fait des tests visant à remplacer la bouée traditionnelle par la balise répondeur radar?

**M. Jamieson:** Oui nous avons fait un immense travail dans ce domaine et nous avons utilisé plusieurs balises répondeur. Encore une fois, si vous voulez des détails techniques, notre sous-ministre adjoint, division de la marine, M. Stead, se fera un plaisir de répondre à vos questions. Je puis affirmer qu'à l'heure actuelle nous avons un bon nombre de balises répondeur sur place.

**M. G. W. Stead (sous-ministre adjoint ministère des Transports, marine):** Oui, monsieur le président et monsieur McCleave. Nous avons une ou deux balises répondeur cradar en place à l'heure actuelle, et nous comptons les localiser dans la région de Canso.

**Le président:** Monsieur Stead, auriez-vous la bonté de vous approcher du micro, s'il vous plaît?

**Mr. Stead:** Nous en avons une ou deux en place maintenant et par ordre de priorité nous en établirons d'autres dans des régions clé; nous installons un nouveau système

## [Texte]

anticipation of the super-tankers arriving at Port Hawkesbury in August.

**Mr. McCleave:** Is there any plan to put one outside the entrance to Halifax Harbour?

**Mr. Stead:** Just one second. The answer is "yes".

**Mr. McCleave:** I guess I cannot ask this next question, because of my 10 minute limit, Mr. Chairman. It deals with the future of the National Harbours Board. I will come back later on because right now I have to go to another Committee meeting.

**The Chairman:** Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** Thank you, Mr. Chairman. First of all I would like to congratulate the Minister for the very excellent presentation, especially the pictorial end, and also to congratulate his staff. I feel that this is one of the finest submissions that we have received for quite some time.

In the statement as provided to us in advance, I notice that a great deal of work is going to be done with regard to air line accommodation and I certainly feel this is very essential, especially in view of the rapid expansion of air travel in the last few years. I am wondering if I could ask a few questions about the Department of Transport's approach to the problems of public aviation or general aviation, relating to the vast number of aircraft that are flying over Canadian terrain. Something like 95 per cent of the airplanes I believe that are travelling today are really not classified as transport aircraft.

Unlike our cousins to the south, who have state aeronautics divisions, we depend entirely on the Department of Transport. I am not criticizing. Over the years I think the Department has done an excellent job. But I can see in various areas there is a trend away from, really, the development end of private, if we want to call it, or public, or general aviation.

I am referring, Mr. Minister, to low level navigation—most of the navigational programs are beamed to high level navigation—and to alternate airports so that we can eliminate the congestion in the high density areas without simply saying to the lighter airplanes: "Go away and do not bother us."

And training programs, Mr. Minister, training programs with regard to flying training. We have taken away our subsidy, and, frank-

## [Interprétation]

d'aide à la navigation en attendant les immenses citerne flottantes qui doivent arriver en août à Hawkesbury.

**M. McCleave:** Prévoit-on une installation de ce genre à l'entrée du port Halifax?

**M. Stead:** Un moment s'il vous plaît. Ma réponse est affirmative.

**M. McCleave:** Monsieur le président, je ne crois pas avoir le temps de poser ma prochaine question en raison de la limite de temps de parole fixée à dix minutes. Elle a trait à l'avenir du Conseil des ports nationaux. J'y reviendrai plus tard, parce que maintenant je dois me rendre à une autre réunion de comité.

**Le président:** M. Pringle.

**M. Pringle:** Merci, monsieur le président. Je tiens d'abord à féliciter le Ministre pour son excellent exposé particulièrement pour sa contribution imagée, et aussi à remercier son personnel talentueux. Il y a belle lurette qu'on n'a pas entendu un exposé aussi habilement présenté.

Dans la déclaration qui nous a été présentée au préalable, j'ai remarqué qu'une grande partie du travail sera consacrée à l'aménagement des lignes aériennes et il est essentiel de procéder ainsi en raison de l'expansion rapide des voyages aériens des dernières années. Quelle est l'attitude du ministère des Transports concernant les problèmes que pose l'aviation générale à cause du nombre incalculable d'aéronefs qui survolent le territoire canadien? A mon avis, 95 p. 100 des avions qui circulent dans l'espace aujourd'hui ne sont pas dans la catégorie des transporteurs aériens.

Aux États-Unis, chaque État a sa division d'aéronautique. Quand à nous, nous dépendons entièrement du ministère des Transports et ce n'est pas une critique que je fais. Au cours des ans, le Ministère a fait, à mon avis, un excellent travail, mais, à mon avis, plusieurs régions tendent à s'éloigner du concept d'aviation générale ou privée.

Monsieur le ministre, je fais allusion à la navigation de basse altitude. La plupart de nos programmes de navigation se concentrent à une haute altitude et l'on utilise les aéroports à tour de rôle pour éliminer la congestion dans les zones de forte densité, sans qu'il faille dire aux avions plus légers: «Disparaissez et ne dérangez pas.»

Quant au programme de formation des pilotes, monsieur le ministre, nous leur avons retiré leurs subventions et, à mon avis, c'est là

## [Text]

Iy, I think this is a good thing to do. I think they should stand on their own. Also fair licensing practices which I know come under CTC, but I believe that government policy is still in the hands of the Department of Transport for which the Minister of Transport is responsible. Could I stop there for a moment and ask you to make a few comments.

**Mr. Jamieson:** I would be glad to, Mr. Pringle.

On the question of facilities, one of our problems, which you as a private pilot know, is to try to maintain adequate safety margins between commercial aviation and the very busy airports, and the legitimate rights of general aviation, particularly of private pilots.

Our approach to this has been to take the more congested areas, where the airport is very busy with commercial flights, and to try and develop satellite airports, or alternate airports as you have called them, designated primarily for the use of general aviation. We have done this at a number of locations—Calgary, Pitt Meadows in your area, and there is some talk about another one being reactivated in your area, a former defence base there, and Winnipeg. We are seeking to do the same thing—and indeed it is done to quite an extent—in the Toronto area and also around Montreal.

So that I think what we have to do is to try to create an appropriate separation, as it were, between these busy airports for commercial flights and the needs of private aviation. It is not always possible.

We have quite a number of representations to the effect that the private pilots or the general aviation people want to have access as well to the large airports. It is a question of seeing how much can be done to accommodate them without in any way—and this has to be our primary concern—jeopardizing the safety standards. So it is the satellite development program that we have in mind.

In the less congested areas, we have developed a local airports program which is now incidentally under review. It is my judgment that in the next five to six years or so that one of the great demands is going to be for, what I call, local airports at comparatively small places. But almost every community now likes to have an airport in its vicinity; not necessarily to accommodate scheduled service but because the number of private pilots and the number of privately owned aircraft is on the increase.

One of the priority objectives we now have is to revise our program with regard to assist-

## [Interpretation]

une très bonne politique. Ces écoles d'aviation doivent être financièrement autonomes. Il leur faut exercer leur jugement pour accorder le brevet du pilote qui tombe sous le coup de la CCT; cependant, la ligne de conduite du Gouvernement relève toujours du ministère des Transports et le ministre en est responsable. Pourrais-je m'arrêter un moment et vous demander de faire quelques observations?

**M. Jamieson:** Avec plaisir, monsieur Pringle.

Pour ce qui est des installations, vous savez sans doute qu'il faut maintenir une marge de sécurité adéquate entre l'aviation commerciale d'une part et les aéroports déjà surchargés; et d'autre part, entre les droits légitimes de l'aviation générale, et tout particulièrement des pilotes privés.

Nous nous sommes concentrés sur les zones d'occupation dense surchargée d'envolées commerciales. Nous avons tenté d'exploiter les aéroports satellites conçus principalement pour l'usage de l'aviation générale. Nous avons adopté cette formule à plusieurs endroits tels que Calgary, Pitt Meadows dans votre région, et nous songeons remettre sur pied une ancienne base de défense située dans votre région; d'ailleurs c'est ce que nous avons fait à Winnipeg. Nous procéderons de la même façon aux environs de Toronto et de Montréal.

A mon avis, il faut essayer une juste séparation entre les aéroports consacrés aux envolées commerciales et les besoins impérieux de l'aviation privée. Malheureusement, ce n'est pas toujours possible.

Nous avons reçu bon nombre de représentations à l'effet que l'aviation générale et les pilotes privés veulent avoir accès aux grands aéroports. Il faut voir dans quelle mesure on peut le leur permettre sans mettre en péril les normes de sécurité; et, pour ce faire, nous préconisons le programme d'aéroport satellite.

Dans les zones d'occupation moins dense, nous avons conçu un programme d'aéroports locaux que nous soumettons maintenant à l'examen. A mon avis, au cours des cinq ou six prochaines années il y aura une forte demande d'aéroports locaux dans des endroits relativement petits. A vrai dire, la plupart des communautés aiment bien à avoir un aéroport dans les environs; pas nécessairement pour avoir un service régulier, mais pour satisfaire à la hausse croissante des pilotes privés et des avions privés.

En tête de nos priorités, nous songeons à réviser notre programme d'assistance aux

## [Texte]

ance to local airports. I hope that we can get a good deal of co-operation from municipalities and indeed from the provinces in this field. We have had a couple of successful experiments in this area, Kelowna in British Columbia is one of them, where the municipality has actually taken over the responsibility for the airport and under an arrangement which I think we are working out satisfactorily with them.

The weight of what I am trying to convey is that the cost factor is such, if one were to take in all of the likely demands over the next five or six years for relatively small airports, that it is going to be virtually impossible for, say, the federal government to carry all of the load. But I believe that we can work out a co-operative arrangement between municipalities, provinces and the federal government that will meet this need.

I do not want to make my answer too long but there are two other points that I think are worth noting. One is that the definition of a local airport is now changing very quickly. Up to comparatively recent times, it was a gravel strip or a grass strip, comparatively short, perhaps at the most 3,500 or 4,000 feet, and relatively inexpensive to construct. It merely meant finding a level place and you were in business, as it were.

Now, with the growth of private jet travel, we are getting pressure to have a lot of these airports brought up to accommodate these jets. Of course, as you probably know, once you get into paving and into the more sophisticated forms of navigation, there is no such thing any more as a sort of cheap, local airport. So this is another difficulty that we are encountering almost daily.

The question of aids to navigation is one that is very much in our minds and we are moving ahead with this as fast as we can, but it is true that something more, I think, can be done and ought to be done in order to accommodate this very large general aviation end of the industry.

**Mr. Pringle:** Thank you, very much. I wonder if I could ask the existing status of Boundary Bay in Vancouver as another satellite or alternate airport for general aviation.

**Mr. Jamieson:** Yes, the facts of the matter are that my officials have had meetings with the interests concerned in Vancouver and in the lower mainland of British Columbia, and the number of landings, if one takes them in total over the last year or so, has shown a decrease rather than an increase. I will be glad to make these statistics available to you. The result of this was a feeling that perhaps

## [Interprétation]

aéroports locaux. Nous souhaitons que les municipalités ainsi que les provinces vont offrir leur gracieuse collaboration dans ce domaine. Cet esprit de coopération a régné à Kelowna en Colombie-Britannique. En effet, la municipalité a assumé la responsabilité totale de l'aéroport et, grâce à certains arrangements, nous travaillons en collaboration étroite avec eux.

L'importance du facteur coût ne doit pas être négligée; en effet, d'ici cinq ou six ans, la demande pour les aéroports relativement petits sera très forte et il sera virtuellement impossible au gouvernement fédéral d'en assumer entièrement le fardeau financier. A mon avis, on peut en arriver à une entente de collaboration entre les municipalités, les provinces et le gouvernement fédéral qui s'empresseront de faire leur part financière.

Je ne veux pas abuser de votre temps, mais il serait bon d'envisager deux autres questions. La première a trait à la définition de l'aéroport local, définition qui change très rapidement. Il n'y a pas très longtemps, on construisait des pistes en gravier qui n'atteignaient que 3,500 ou 4,000 pieds et qui étaient très peu coûteuses. Il s'agissait simplement de trouver un terrain à niveau et vous pouviez construire une piste.

Etant donné le sort des avions à réaction privés, la nécessité de créer ces aéroports se fait sentir. Naturellement, une fois qu'on adopte les pistes en dur et les formes de plus en plus sophistiquées de la navigation on ne peut plus songer aux aéroports locaux construits à bon marché. Et c'est bien là un de nos casse-tête quotidiens.

L'aide à la navigation est donc notre souci constant et nous évoluons le plus rapidement possible en ce sens, mais il reste que nous pouvons faire davantage pour répondre aux immenses besoins de l'aviation générale.

**M. Pringle:** Merci beaucoup. Je me demande si l'on pourrait convertir Boundary Bay à Vancouver en un autre aéroport satellite aux fins de l'aviation générale.

**M. Jamieson:** Mes représentants se sont entretenus avec les sociétés intéressées de Vancouver et de la Colombie-Britannique, et le nombre de pistes d'atterrissement a subi une baisse au lieu d'une hausse au cours de l'an dernier. Vous pourrez bientôt avoir accès à ces données statistiques. D'après ces calculs, on en est venu à croire que l'ouverture de Boundary Bay n'était pas justifiée en ce

[Text]

the opening of Boundary Bay at this time might be justified, but there did seem to be some conflict in the actual statistics and the impression that appeared to be around of greater demand. So they are continuing their meetings with the interests who made the representations in British Columbia.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, I would like to bring up one subject which is creating quite a bit of difficulty, can I say, with regard to licensed operators. I know that you are familiar with the problem of non-licensed operators carrying on the business of licensed operators in various airports. In some airports it is creating a very serious financial situation for some of the operators who are licensed, who are operating under Department of Transport and CTC licences and policies, and are in direct competition to these people. Is your Department fully aware of these and are they really endeavouring to do something definite about it in the very near future.

**Mr. Jamieson:** Yes. In so far as the CTC part of this is concerned, I have asked the CTC to streamline their procedures in the first instance to try to deal with what is a very heavy backlog of applications of one kind and another that have come from the aviation community.

On the question of the bootlegging over routes, which I guess is what primarily you are referring to, there are some difficulties. The original Act was found to be faulty in this regard and what we are trying to do now is to find a rapid means of correcting the situation, of restoring what was the intent of the legislation. But it is not as easy as it appears. In other words, each licence, I gather, has to be re-certified to indicate the nature of it. It is an extremely complicated legal problem but the CTC tell me that they think they now have an answer to it.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, I have some more questions but my time is up. I want to thank you.

**Mr. Jamieson:** I should say that we are making changes in our own Aeronautics Act that I think will resolve some of the problems we have outlined.

**Mr. Pringle:** Thank you, Mr. Chairman. Could my name be put down for the next round.

**The Chairman:** Before I pass on to another member, I would like to make a short statement.

[Interpretation]

moment; mais il semble y avoir eu conflit entre les données statistiques réelles et la demande croissante qui semblait se faire sentir. Il faut donc suivre leurs réunions avec les sociétés intéressées qui ont fait des représentations en Colombie-Britannique.

**M. Pringle:** Monsieur le président, j'aime-rais bien aborder un sujet qui pose quelques difficultés; il s'agit des exploitants titulaires d'une licence. Je sais que vous êtes au courant des problèmes que posent les exploitants non titulaires d'une licence qui opèrent comme s'ils en avaient une dans plusieurs aéroports. Cette situation crée un problème financier très grave pour certains des exploitants titulaires d'une licence qui doivent se conformer à la ligne de conduite du ministère de Transport et de la CCT et qui sont en concurrence directe avec ces gens. Votre Ministère est-il au courant de cette situation scandaleuse et se propose-t-il de prendre les mesures qui s'imposent dans un avenir très prochain?

**M. Jamieson:** Oui. En premier lieu, j'ai demandé à la CCT de moderniser ces procédures pour faire face à l'accumulation des demandes en provenance des compagnies d'aviation.

En ce qui concerne la contrebande aérienne, nous avons encore quelques difficultés. La loi originale était fautive à cet égard et nous tentons de remédier à la situation le plus rapidement possible et de mettre en lumière le véritable but de la Loi. Toutefois, cette initiative n'est pas aussi facile qu'on le croit. En d'autres termes, il faut garantir de nouveau chaque licence et en indiquer la nature. Il s'agit d'un problème juridique extrêmement complexe, mais la CCT semble en avoir trouvé la solution.

**M. Pringle:** Monsieur le président, j'aurais d'autres questions, mais mon temps de parole est écoulé. Je vous remercie.

**M. Jamieson:** Les modifications que nous apportons à la Loi sur l'aéronautique apporteront à mon avis, une solution satisfaisante à certains des problèmes que vous avez soulignés.

**M. Pringle:** Merci, monsieur le président. Pourriez-vous porter mon nom sur la liste des interlocuteurs pour la prochaine tournée.

**Le président:** Avant d'accorder la parole à un autre député, j'aimerais vous dire quelques mots.

## Texte]

This afternoon we will be sitting in Room 12-N after Orders of the Day. I make this statement so that no one will be confused as to where we are sitting. That is—Room 112-N after Orders of the Day this afternoon.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, I think there are a couple of votes that are supposed to be brought on right after Orders of the Day.

**The Chairman:** Well, the room is very close to the House.

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman and Mr. Minister, I notice in the Estimates a \$68 million loan for Air Canada. Will this be handled again under the CNR financing bill or will it be separate?

**Mr. Jamieson:** I do not think that is included here. I thought you were referring to my paper where I did not make that understood.

The \$68 million is a loan, as you say, to Air Canada and would be handled in the conventional form unless—and I do not anticipate this as the case—we can arrange to have the legislation passed to change the status of Air Canada before it is required. But basically it is in the pattern as in former years.

**Mr. Benjamin:** What is the object of the Air Canada financing being tied in with this financing for the CN?

**Mr. Jamieson:** It is a historical situation which we are now attempting to change. As you know, Air Canada was a relatively small organization when it started and at that time close liaison with a railway was deemed to be advisable as it was in most other countries. I think many of them were in the same position. As Air Canada has grown it has become more and more evident that it is much too big a baby now for CN, so what we are proposing to do is to introduce legislation which would create Air Canada as a separate Crown corporation and not as a subsidiary, which in effect it is of CN at the present time. The reason that it is moving rather slowly is that it is an enormously complicated job to separate out these two corporations now, having had them together for so long.

**Mr. Benjamin:** I have had the feeling that because of problems in the railway industry, and we are having debates on this in Parliament, Air Canada gets forgotten about because they are lumped in. I notice that in the last couple of years they have received little attention and they are probably deserving of more than they have got.

## [Interprétation]

Après l'ordre du jour cet après-midi, nous nous réunirons à la salle 112-N. Je vous en avertis pour que le lieu de notre rencontre ne prête pas à confusion.

**M. Howe:** Monsieur le président, après l'ordre du jour, je crois que nous présenterons deux crédits.

**Le président:** Eh bien, la salle est à proximité de la Chambre.

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Monsieur le président et monsieur le Ministre, le budget des dépenses accorde un prêt de 68 millions de dollars à Air Canada. Qui en fera la gestion? Le CN ou Air Canada?

**Mr. Jamieson:** Je croyais que vous vous reportiez à mon mémoire qui n'en fait pas mention.

Le prêt de 68 millions de dollars à Air Canada sera administré de la manière conventionnelle, à moins que nous adoptions une loi qui modifie le statut d'Air Canada avant qu'elle ne bénéficie de ce prêt. Néanmoins, je ne crois pas que nous procédions de telle façon.

**Mr. Benjamin:** Voulez-vous me dire pourquoi le financement d'Air Canada est lié à celui du CN?

**Mr. Jamieson:** Nous essayons de modifier une situation traditionnelle. Comme chacun sait, au tout début de son existence, Air Canada était une organisation relativement petite et, à cette époque, des liaisons étroites avec une compagnie de chemins de fer étaient fort indiquées et c'est d'ailleurs ce qui se passe dans la plupart des pays. A mon avis, plusieurs sociétés étaient dans la même situation. Mais au fur et à mesure de sa croissance, Air Canada a pris une telle importance que nous nous proposons d'introduire une loi qui ferait d'Air Canada une corporation de la Couronne séparée et non simplement une filiale du Canadien National, ce qu'elle est à l'heure actuelle. Il est extrêmement difficile de séparer ces deux corporations qui ont été ensemble depuis si longtemps et c'est la raison pour laquelle notre progrès est lent.

**Mr. Benjamin:** J'estime qu'en raison des problèmes qui surgissent dans l'industrie ferroviaire et en raison des débats que nous avons à ce sujet au Parlement, Air Canada est perdu dans la masse des problèmes qui y sont présentés. Au cours des dernières années je me suis rendu compte qu'on lui a prêté une attention médiocre et ce n'est pas ce qu'elle mérite.

## [Text]

**Mr. Jamieson:** We agree with this, and it is a commitment that I have made to do this. It is merely a matter, as I said, of getting the legislation drafted in the appropriate manner.

**Mr. Benjamin:** If I can be a little bit local, could I ask the Minister a question regarding negotiations on the sale of the Regina airport? What stage are these in? Are they active?

**Mr. Jamieson:** Very much so. We sent the City of Regina a cheque for something in the neighbourhood of \$200,000 last week which covered, I think, our commitment for past years, for the past two years. We are now in the process of discussing with them the transfer to the Department of Transport, but as an interim measure, and because their need was for land for developmental purposes, we met with them late last year and again within recent weeks, and we have earmarked a very large section, several hundred acres. We have said to them that they can take that back if they want it for development purposes. The negotiations are carrying on and I think on an amicable and satisfactory basis to both parties. I have not heard anything to the contrary.

**Mr. Benjamin:** This is the sale or the transfer of the whole airport facility from Regina to the Department. Is this still under negotiations?

**Mr. Jamieson:** Yes. I think there is agreement now mutually to submit the valuation to two independent parties agreeable to both sides in order to determine the land values involved in the transaction.

**Mr. Benjamin:** Is this the main problem at the moment, the matter of price?

**Mr. Jamieson:** That is the main problem. That is right.

**Mr. Benjamin:** I wonder, Mr. Chairman, if I could ask the Minister a question regarding the matter of the recent extension of routes to Transair. Have you or the Department held any discussions with CTC as to the advisability of holding further hearings as a result of the recent decision and as a result of the protests of at least one provincial government and two or three municipalities? What has developed here?

• 1105

**Mr. Jamieson:** The position is that I have the appeals. A 30-day provision expires today, and I have as of today, as of the last time I checked, I believe, three appeals. One is from Nordair, one is from the Province of Ontario

## [Interpretation]

**Mr. Jamieson:** Je n'en disconviens pas et je me suis juré de m'occuper de cette question. Il s'agit simplement de procéder à la rédaction judicieuse d'une loi.

**Mr. Benjamin:** Au niveau local, le Ministre pourrait-il me dire où en sont les négociations concernant la vente de l'aéroport de Regina? A quelle étape en sont-ils?

**Mr. Jamieson:** Les responsables de cette initiative sont très actifs. La semaine dernière, nous avons fait parvenir à la ville de Regina un chèque de \$200,000 environ qui rendait compte de notre engagement des deux dernières années. Nous sommes en train de débattre avec eux la question du transfert au ministère des Transports mais comme mesure intérimaire, et parce qu'ils ont besoin de terrain à des fins d'exploitation, nous nous sommes rencontrés l'an dernier et, au cours des récentes semaines, nous leur avons affecté plusieurs centaines d'acres. Nous poursuivons nos négociations en des termes amicaux qui font l'objet d'un enchantement réciproque.

**Mr. Benjamin:** Êtes-vous encore en train de négocier la vente ou le transfert de l'aéroport de Regina au ministère?

**Mr. Jamieson:** C'est juste. Nous avons convenu qu'il fallait soumettre l'évaluation du terrain en cause dans la transaction à deux parties indépendantes pour lesquelles les négociateurs sont tombés d'accord.

**Mr. Benjamin:** La question du prix est-elle le principal problème à l'heure actuelle?

**Mr. Jamieson:** En effet, c'est le problème principal.

**Mr. Benjamin:** Monsieur le président, puis-je poser une question à monsieur le Ministre concernant l'extension récente des routes sur la Transair? Votre ministère et la CCT sont-ils d'avis qu'il est opportun de poursuivre les auditions par suite de la décision récente et des protestations d'au moins un gouvernement provincial et de deux ou trois municipalités? Pouvez-vous nous mettre au fait?

**Mr. Jamieson:** La clause de 30 jours expire aujourd'hui et à compter d'aujourd'hui il y a eu trois appels. Le premier vient de Nordair, le deuxième, de l'Ontario et le troisième, de la ville de Thunder Bay. Il ne s'agit pas néces-

## [Texte]

and one is from the City of Thunder Bay. They do not necessarily constitute the same appeal. They are not concerned about the same aspects of the case, but I will be dealing with these appeals as soon as possible.

However, since they are subject to appeal in specific terms, I think you will understand that I would not want to comment in that way. I can, however, say in terms of regional policy that this case and others have arisen from our desire to maintain the regionals in a viable position for the reasons I mentioned earlier, that is, if they do not have access to some of the high-density routes, then it is very likely that they will go out of business in some cases. It is a matter of balancing off the requirements of a total region with the specific interest, let us say, of Air Canada or of some other carrier. I will be looking at the appeal with this in mind.

**Mr. Benjamin:** In view of what is being said in the press and by others, and the whole background of this, would you not agree, Mr. Minister, that it might be advisable to ask the CTC to set their decision aside for the moment, hold it in abeyance, go back a bit, hold some public hearings and let the whole matter be gone into fully and openly, if for no other reason than to put to rest once and for all the kind of things that are being thought and said? You are aware of them as much or more than I am.

**Mr. Jamieson:** It is not within my purview to ask the CTC to do this. As you know, the CTC, as it relates to the National Transportation Act, is a semi-judicial body. The steps are clearly spelled out in law, and these have been followed by interested parties. In other words, the decision has been rendered. The appeals are in.

It is possible on an appeal, as I understand it, to ask for a stay of the decision, but if you do that, the party doing it is then obligated to be financially responsible in the event that the appeal is lost. So I can only assume that this is the reason why none of these have asked for a stay of the decision. I do agree that it should be resolved quickly, and I undertake to make a decision on the appeal and to publish the judgement as fast as I possibly can.

**Mr. Benjamin:** It seems to me, Mr. Chairman, on the surface anyway, on the face of it, that there seems to be some amount of dissatisfaction, and in terms of the people involved at present, both in and outside of Transair's past history, the fact is that many persons are saying there were inadequate

## [Interprétation]

sairement du même appel. Ils ne se préoccupent pas en effet des mêmes aspects de la cause et je m'en occuperai aussitôt que possible.

Toutefois, comme des termes bien précis sont en cause, je ne ferai aucun commentaire à cet égard. Du point de vue d'une ligne de conduite régionale, je dirai que cette cause et bien d'autres sont nées de notre désir de garder nos transporteurs aériens régionaux dans une position viable pour les raisons que je mentionnais plus tôt. En effet, s'ils ne peuvent pas avoir accès à nos routes de haute densité ils feront rapidement banqueroute dans certains cas. Il faut établir un équilibre entre les exigences de l'ensemble d'une région et les intérêts spécifiques d'Air Canada ou d'une autre compagnie de transports aériens. C'est dans cette perspective que j'évaluerai les appels.

**M. Benjamin:** Étant donné ce qu'on dit dans la presse et ailleurs, monsieur le Ministre, n'êtes-vous pas d'accord qu'il serait judicieux de demander à la CCT de ne pas prendre de décision pour le moment, de conduire des audiences publiques et cela, pour éviter les calomnies qui sont écrites et même pensées?

**M. Jamieson:** Il ne m'appartient pas de faire une telle demande à la CCT. Comme vous le savez sans doute, en vertu de la Loi nationale sur les transports, la CCT est un corps semi-juridique. Les étapes à suivre sont clairement définies dans la loi et les parties intéressées les ont respectées religieusement. En d'autres termes on a rendu la décision, on a accepté les appels. Si je comprends bien, il est possible lors d'un appel de demander qu'on ajourne la décision. Le parti qui fait une telle demande est obligé par la loi d'assumer l'entièreté responsabilité financière s'il arrivait que l'appel soit rejeté. Voilà pourquoi personne n'a demandé un sursis de décision. Je conviens qu'il faut agir rapidement et je rendrai une décision sur cet appel aussitôt que je le pourrai et je rendrai public le jugement.

**Mr. Benjamin:** Monsieur le président, il me semble qu'à la surface tout au moins il existe une forte dose d'insatisfaction. Dans le cœur des gens qui d'une façon ou d'une autre sont impliqués dans l'évolution historique de Transair; plusieurs prétendent en effet qu'on n'a pas conduit d'audience publique adéquate.

## [Text]

public hearings on this. You may feel that you have no direct responsibility or authority to ask or tell the CTC to hold hearings. Could you not take Mr. Pickersgill off to the side in a back room and throw him on the floor and have a private little chat with him?

**Mr. Jamieson:** It seems to me that it would be quite inappropriate to do that. I have maintained the position that as a regulatory authority the CTC should be free to decide whatever it wishes, whatever its wisdom dictates, and that it is far more in the public interest for me to act in the manner which I am given the right to act in, after the fact, than to attempt to influence these things in the manner that you have outlined. In August of last year I issued a policy statement with regard to the future of regional carriers. The applications which you are questioning flowed from that decision. I have to determine whether the CTC's actions were in line with that policy. This is really the nub of the decisions which I must now make and which I will make as soon as I can.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I will move to another item. I was interested in the remarks of the Minister regarding the marine division icebreakers and the need for the construction or acquisition of additional ice-breaking capacity, particularly the polar capacity.

Is the department carrying on any research in consultation with any other countries on the whole business of atomic-powered icebreakers?

**Mr. Jamieson:** To some extent. From my own personal experience and knowledge I can say that when the Russian Minister of Marine was here, approximately a year ago. This was one of the matters that we discussed. It was not escalated very much beyond that. We are not altogether certain that the nuclear capacity in icebreakers has been all that effective. We only know what we read in the papers. There does seem to be some question as to what has happened to the big *Lenin*, which was the Russian nuclear-powered icebreaker.

But what we are doing? First of all we have made provision this year for the drafting of plans in a sense for a polar icebreaker. We will assign it to some competent marine architectural and engineering firm and they will make certain recommendations to us. In addition to that, in consultation with and in

## [Interpretation]

Sans doute estimez-vous ne pas être autorisé à demander à la CCT de conduire des audiences. Ne pourriez-vous pas vous entretenir de cette question avec M. Pickersgill?

**M. Jamieson:** Ce serait grandement manquer de diplomatie, à mon avis. J'ai toujours maintenu qu'en temps qu'autorité autorégulatrice, la CCT est libre d'agir entièrement à sa guise et de suivre ce que lui dicte la sagesse. Je rendrai beaucoup mieux service au Canada en agissant dans les limites de ma compétence que si j'essaie d'influencer les événements en suivant vos suggestions.

En août, l'an dernier, j'ai fait une déclaration concernant la ligne de conduite suivie en rapport avec l'avenir des compagnies de transporteurs régionales. Les demandes que vous contestez en ce moment découlent de cette décision. Il me faut décider si les mesures prises par la Commission canadienne des transports s'intègrent dans le cadre de cette politique. Il s'agit là réellement du nœud de la question et je vais m'efforcer d'éclaircir la situation le plus tôt possible.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je vais passer à l'examen d'un autre point. Les observations de M. le ministre au sujet des brise-glace de la marine et de la nécessité qu'il y a de construire ou d'obtenir plus de brise-glace, particulièrement pour le travail dans les régions polaires, m'a fort intéressé.

Est-ce que le Ministère a entrepris des recherches, de concert avec d'autres pays, dans tous les domaines des brise-glace propulsés atomiquement?

**M. Jamieson:** Jusqu'à un certain point. Selon mon expérience et mes connaissances personnelles, je puis dire que le Ministre de la marine russe était ici, il y a environ un an, ce fut là une des questions dont nous avons parlé. Mais nous n'avons pas été beaucoup au-delà de ce stade. Nous ne sommes pas entièrement certains que les possibilités de l'énergie atomique appliquée aux brise-glace soient aussi grandes qu'on le croit. Tout ce que nous savons, c'est ce que nous avons lu dans les journaux. On se demande encore ce qui est arrivé à l'important navire *Lenin*, un navire qui était un brise-glace russe propulsé par la force nucléaire.

Que faisons-nous en définitive? Tout d'abord, nous avons cette année prévu le dessin de plans, dans un certain sens, pour la mise au point d'un brise-glace polaire. Nous assignerons cette tâche à quelque entreprise d'architecture navale ou de génie maritime, compétente dans le domaine, et cette dernière

## [Texte]

co-operation with Northern Affairs, we have been carrying out some experiments with a device known as the Alex-Bow, which is a new kind of application, essentially lifting the ice instead of depressing it. There is a good deal going on in the field.

I think it is probably one area where the rest of the world does not have to much to offer us. I think that we know more about it and I respect that it is likely to be a case of other countries asking us for information rather than the reverse.

**Mr. Benjamin:** From the point of the exchange of technology and research information is there much now going on? What is the prospect of substantially increasing this exchange? I am thinking particularly of the Scandinavian countries, the Soviet Union and to some degree the United States.

**Mr. Jamieson:** I think the best example and the most productive example of co-operation is in fact the *Manhattan* project. Out of it we are learning as much or more than any other country in the world about operating in arctic conditions. The design of the *Manhattan*, as you probably know, was modified to make of it an icebreaking tanker and we are obviously in a position to study those techniques.

I can answer your question briefly by saying that I feel that we have this matter very much in hand. If there is any information anywhere in the world then we will certainly go after it. However, I think we know pretty much what there is to know about icebreaking now.

**Mr. Benjamin:** I see. It seems to me that the Soviet Union, for example, has some fairly extensive arctic shipping activity. Do they seem to be amenable at all to giving you access to what they have or what they are doing and what they have learned and so forth?

**Mr. Jamieson:** I think so. I certainly did not detect any reluctance on their part, but there is quite a difference, of course, between conversation in which you agree to exchange information and what information you are actually going to exchange. However, as I said, other than the nuclear power source, I

## [Interprétation]

nous présentera certaines recommandations à ce sujet. En outre, en collaboration avec le ministère du Nord canadien, nous avons procédé à certaines expériences concernant un appareil connu sous le nom d'*Alex-Bow*, qui constitue une nouveauté en ce sens que le procédé consiste essentiellement à soulever la glace au lieu de la comprimer, de la faire descendre. On fait beaucoup de recherches actuellement dans ce domaine.

Je crois, qu'il y a là, probablement, un domaine où le reste du monde n'a pas grand chose à nous offrir. Je crois que nous en savons plus à ce sujet et je crois même que les autres pays auront plutôt à nous demander des renseignements dans ce domaine.

**M. Benjamin:** En ce qui concerne l'échange de renseignements technologiques et de renseignements sur les recherches, est-ce que nous faisons beaucoup en ce sens? Y a-t-il possibilité d'accroissement important de ces échanges? Je songe particulièrement aux pays scandinaves, à la Russie et jusqu'à un certain point, aux États-Unis.

**M. Jamieson:** Je crois que le meilleur exemple, celui où la coopération a été plus marquée est celui du projet *Manhattan*. De cette expérience, nous avons appris tout autant ou plus que tout autre pays au monde concernant le fonctionnement des navires dans les conditions de l'Artique. Comme vous le savez déjà probablement, le dessin du *Manhattan* a été modifié. Pour en faire un bateau-citerne brise-glace; nous sommes certainement en mesure d'étudier les techniques qui ont été utilisées à ce sujet.

Je peux répondre d'une façon brève à votre question en disant que, dans ce domaine, la situation est bien en main. S'il existe des renseignements quelque part dans le monde à ce sujet, il ne fait aucun doute que nous allons essayer de les obtenir. Toutefois, je crois que nous en savons pas mal au sujet des brise-glace, à l'heure actuelle.

**M. Benjamin:** Je vois. Il me semble que la Russie, par exemple, s'active pas mal dans le domaine de la navigation dans l'Artique. Est-ce que vous croyez possible que la Russie vous donne des renseignements sur ce qu'elle possède, sur ce qu'elle fait ou sur ce qu'elle a appris?

**M. Jamieson:** Je le crois. Je n'ai certainement pas remarqué de réticence de sa part; mais il y a naturellement toute une différence, entre une conversation au cours de laquelle vous vous mettez d'accord pour échanger des renseignements et le choix même des renseignements que vous allez en

## [Text]

think that in terms of the icebreaking techniques we certainly know as much as any country does. We are also working with officials of the United States to discuss co-operative ventures of one kind and another in ice-breaking and other areas.

## [Interpretation]

fait communiquer. Toutefois, comme je l'ai dit—sans parler des sources d'énergie nucléaire—je crois que dans des domaines techniques des brise-glace, nous en savons certainement tout autant que n'importe quel autre pays. Nous travaillons aussi en collaboration avec les fonctionnaires américains à l'étude d'entreprises d'une sorte ou d'une autre que nous pourrions lancer en collaboration, dans le domaine de la rupture des glaces et dans d'autres domaines.

**Mr. Benjamin:** I have another question if I may, Mr. Chairman.

What is the policy of the government or the intentions of the department in regard to the port at Churchill in terms of the length of time that it is ice-free. I am given to understand that if we had greater icebreaking facilities and port facilities the time during which the port is open could be almost doubled.

**M. Benjamin:** Me permettez-vous de poser une autre question, monsieur le président?

Quelle est la ligne de conduite du gouvernement ou quelles sont les intentions du Ministère en ce qui concerne la durée pendant laquelle le port de Churchill se trouve libre de toute glace. J'ai cru comprendre que si nous disposions de plus de moyens dans les domaines des brise-glace et des installations portuaires, nous pourrions presque doubler la longueur de la période de temps pendant laquelle le port serait ouvert à la navigation.

**Mr. Jamieson:** There are some very wide differences of opinion about what would be required to enhance the annual life at Churchill. You probably know that we commissioned a report which subsequently became part of the Manitoba study of transportation. The findings of that report were not negative. I might describe them as saying "go slowly". They felt that the current level of facilities there should be utilized first before anything further was done. There are two marine problems in the area. One is the young ice that forms in the river going into Churchill and the other is the matter of dredging a channel. I think you are aware that we have established or are in the process of establishing a northern transportation development agency. One of the priority assignments that group will get will be to study the possibility of Churchill's development.

**M. Jamieson:** On ne s'entend pas du tout au sujet de ce qu'il faudrait faire pour prolonger la période de l'utilisation annuelle du port à Churchill. Vous savez probablement que nous avons parrainé une étude, un rapport, qui par la suite, a fait partie de l'étude entreprise sur les transports par le Manitoba. Les conclusions de ce rapport étaient négatives. Je pourrais les résumer en disant: «procédez lentement».

Les personnes qui ont établi ce rapport ont considéré qu'il faudrait utiliser d'abord les installations acutelles avant d'entreprendre quoi que se soit d'autre. Dans la région, il se pose deux problèmes concernant la navigation: le premier, c'est celui des nouvelles glaces qui se forment sur la rivière qui entre dans Churchill et l'autre problème se rapporte en dragage d'un chenal. Je crois que vous êtes tous au courant que nous avons créé, ou que nous sommes en train de créer, une Agence de développement des moyens de transports dans le Nord. L'une des tâches qui lui ont été assignées en priorité est celle de l'étude des possibilités de développement à Churchill.

Soit dit en passant, le projet concernant Churchill est naturellement, fort lié aux chances de prolonger la durée de la période où il est possible d'effectuer des transports par le passage du Nord-Ouest, ou tout au moins par la partie orientale du Passage du Nord-Ouest.

• 1115

Incidentally the Churchill project is very much tied in, of course, with the feasibility of prolonged or extended transportation life throughout the Northwest Passage, at least the eastern part of the Northwest Passage.

**Mr. Benjamin:** Your polar icebreaking would not tie in with the Churchill project?

**M. Benjamin:** Vos brise-glace polaires n'auraient rien à voir avec le projet concernant Churchill?

## [Texte]

**Mr. Jamieson:** To some extent it will because there is not too much point in developing Churchill beyond the time frame during which you can get ships out through the route. The two things are tied in together in our study on northern transportation combined, of course, with likely resource developments in the area. We know of very, very large deposits of iron ore.

One of the things I would like to say on this, Mr. Chairman, is that we have been laying all the emphasis on the fact that there is oil in Alaska, whereas the really important thing from our point of view is that there are very considerable resources in the Canadian North and that is why we are working in the way we are. The Churchill development is tied to the other.

**Mr. Benjamin:** One supplementary on the same subject. Is the issue on the matter of marine insurance and its cost still thrown up as a handicap or has this one been fairly well solved.

**Mr. Jamieson:** No, it is still a problem, as it is, of course, in terms of the St. Lawrence Seaway to some extent. In other words the insurance community still increases the rates significantly beyond a certain point in relation to what they consider the risk to be.

**Mr. Benjamin:** Has your department done any research on the fairness of these marine insurance rates? Have you thought about getting into the business yourself?

**Mr. Jamieson:** I cannot say that we thought about getting into it ourselves. I would see as our responsibility to ensure that the risk is reduced. In other words if we can get an effective polar icebreaker and icebreaking protection, this would hopefully have the effect of reducing the rates.

**Mr. Benjamin:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Rock.

**Mr. Rock:** Yes, Mr. Chairman. Mr. Minister, first I would like to add something to what Mr. Pringle said congratulating you on the manner in which you have shown us this exposé about your department. You have

## [Interprétation]

**M. Jamieson:** Jusqu'à un certain point, la question de nos brise-glace est liée à la situation de churchill, car le développement de Churchill, en dehors de la durée de temps pendant laquelle les navires peuvent emprunter cette voie navigable n'aurait pas grand sens. Les deux questions sont liées. Notre étude sur les transports dans le Nord est liée, naturellement, au développement éventuel des ressources de cette région. Nous savons qu'il existe là de très importants dépôts de minéraux de fer.

A ce propos, il y a une chose que j'aimerais faire remarquer, monsieur le président, c'est qu'on a continuellement insisté sur le fait qu'il y avait du pétrole dans l'Alaska, alors que de notre point vue, ce qui importait surtout, c'est qu'il y avait là des ressources très considérables dans le Grand-Nord canadien et c'est pourquoi nous agissons maintenant comme nous le faisons. Le projet d'expansion de Churchill est lié à cet autre projet.

**M. Benjamin:** Est-ce que je puis poser une question complémentaire à ce même sujet. Est-ce qu'on prétend toujours qu'il y a une objection à cette orientation de notre politique qui découle de la question des assurances maritimes et de leur coût; ou est-ce que cette question a été à peu près résolue?

**M. Jamieson:** Non, il y a toujours un problème qui actuellement, se pose, jusqu'à un certain point, au sujet de la Voie maritime du Saint-Laurent. En d'autres termes, les assureurs continuent d'augmenter leurs tarifs d'une façon importante, au-delà d'une certaine limite, en considération de ce qu'ils pensent être le risque couru.

**M. Benjamin:** Est-ce que votre Ministère a fait une étude visant à déterminer si ces taux d'assurance maritimes sont justifiés? Avez-vous pensé, vous-mêmes, vous lancer dans ce domaine?

**M. Jamieson:** Non, je ne puis pas dire que nous y avons pensé. Je crois que notre responsabilité consiste à nous occuper de réduire le risque. En d'autres termes, si nous sommes en mesure d'obtenir une protection efficace, par des brise-glace polaires et par des mesures de déglaçage, cet état de chose, nous l'espérons, permettra de faire baisser les impôts.

**M. Benjamin:** Merci.

**Le président:** M. Rock.

**M. Rock:** Oui, monsieur le président. Monsieur le ministre, tout d'abord, j'aimerais ajouter quelque chose à ce que M. Pringle a dit lorsqu'il vous a félicité pour la façon dont vous aviez présenté cet exposé sur votre

## [Text]

again proven that a picture means a thousand words and you saved us a lot of time.

I would like to move to a different subject and that is regarding the old Lachine Canal. Ten years ago or a little before, this was handed over to the Seaway Authority. Since that time they have attempted to close the canal without success. They have been successful in closing it halfway but not all the way, particularly in a place where the industry draws water. The Seaway Authority through the Minister have hired some engineers to study this problem of closing the canal.

In Ottawa, you have the Rideau Canal, which is a historic canal, just as much as the old Lachine Canal is historic. Here, I would not be surprised to see that they have spent hundreds of thousands of dollars in modernizing it and in some way making it look like a park area. About three or four years ago they modernized the lock system in Ste. Anne de Bellevue and made it look like a park. Yet here the Lachine Canal has been left as it is for 10 years with just one thing in mind: how are we going to close that canal, instead of using a certain portion "if it could be used" for pleasure craft. In other words, let it stay open up to a point where it will not overflow.

The cities of Lachine and La Salle for 10 years have been asking for a second bridge because of the traffic problem at Sixth Avenue. An engineering firm has had it under study non for over a year. I do not believe we have a report yet. The people in Lachine and La Salle are anxious to know...

**Mr. Allmand:** And Ville St. Pierre.

**Mr. Rock:** That is right. Thank you very much Mr. Allmand. And Ville St. Pierre also is anxious to know what is going to happen with that canal. Personally, I would like to see a portion of that canal retained for pleasure craft. I would like to see part of it retained historically. It is the first canal that was built. Of course we have in the City of Lachine, the Petit Canal which is that small portion within the Park area of Lachine. I believe that portion of it should be retained and used for purposes of pleasure craft. I would like to know right now, what if anything you can say regarding closing the canal or keeping it opened. Have you any informa-

## [Interpretation]

Ministère. Vous nous avez de nouveau prouvé qu'une image vaut bien un millier de mots et vous nous avez épargné bien du temps.

J'aimerais passer à un sujet différent, c'est-à-dire passer à cette question du vieux Canal Lachine. Il y a 10 ans, ou un petit peu avant, ce dernier avait été transféré à l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. Depuis lors, cette dernière Administration a essayé de fermer le canal, mais sans succès. Elle a réussi à en fermer la moitié, mais pas tout le parcours, particulièrement à l'endroit où l'industrie tire de l'eau du canal. La-dite Administration, par le truchement du Ministre, a engagé des ingénieurs pour faire l'étude du problème de la clôture du Canal.

A Ottawa, vous avez le canal Rideau, qui est un canal historique tout comme celui de Lachine. Dans ce cas, je ne serais pas surpris d'apprendre que l'on ait dépensé des centaines de mille dollars pour le moderniser et pour le faire ressembler en quelque sorte à une zone de parc. Il y a trois ou quatre ans, on a modernisé le système d'écluses à Sainte-Anne de Bellevue et on l'a fait ressembler à un parc. Pourtant, le canal Lachine a été laissé pendant 10 ans dans le même état et on n'a songé qu'à dire: «Comment allons-nous fermer ce canal?» au lieu de chercher à utiliser une certaine partie de ce dernier, si possible, pour l'usage des bateaux de plaisance. En d'autres termes, on n'a pensé qu'à le laisser ouvert dans la mesure où aucun débordement du canal ne se produisait.

Les villes de Lachine et de LaSalle demandent, depuis dix ans, que l'on construise un deuxième pont en raison du problème que pose le trafic sur la 6<sup>e</sup> avenue. Une entreprise s'occupant de questions techniques, procède, depuis plus d'un an, à l'étude de cette question. Je ne crois pas qu'il y ait eu un rapport de publié jusqu'à présent. Les gens de Lachine et de LaSalle aimeraient bien savoir...

**M. Allmand:** Et de Ville Saint-Pierre.

**M. Rock:** C'est exact. Merci beaucoup, monsieur Allmand. Les gens de Ville Saint-Pierre aimeraient bien savoir aussi ce que l'on va faire avec ce canal. Personnellement, j'aimerais que l'on réserve une partie de ce canal pour la navigation des bateaux de plaisance. J'aimerais que l'on en conserve une partie à des fins historiques. Il s'agit là du premier canal qui ait été construit. Naturellement, nous avons dans la ville de Lachine, le *Petit Canal*, qui constitue cette petite partie du canal qui traverse la zone consacrée au parc de Lachine. Je crois que cette partie du Canal devrait être conservée et utilisée à des fins créatives, pour les bateaux de plaisance.

## [Texte]

tion from these consulting engineers who have this under study right now?

## [Interprétation]

J'aimerais savoir tout de suite, si quelque chose a été fait, en ce qui concerne la question de la clôture du Canal, ou si on va garder ce dernier ouvert. Est-ce que cette maison d'ingénieurs-conseils qui étudient la question en ce moment, vous a fourni quelques renseignements à ce sujet?

**Mr. Jamieson:** Well the position on the Lachine Canal is precisely as you described it. It has been a problem for quite a long time. I think on one has to think about closing it in two ways. One is closing it to navigation and the second one would be closing it in some way that would cut off the water supply. We are primarily concerned with closing it to navigation. The cost of operating it are very, very great for no appreciable return. The usage is declining all the time. As I recall it, there is one company using comparatively small ships to ship coal. It is the only party that is primarily concerned with the navigational aspects of it.

**M. Jamieson:** La situation qui a trait au canal Lachine est exactement celle que vous nous avez décrite. Il y a déjà très longtemps que se pose un problème là. Je crois qu'il faut considérer cette clôture du canal sous deux aspects différents. Dans une première optique, on pourrait fermer le canal à la navigation; et, dans une deuxième optique, on pourrait ne le fermer que pour supprimer l'approvisionnement en eau à partir du canal. Nous sommes surtout intéressés à la clôture aux fins de navigation. Les coûts de cette opération sont extrêmement élevés, et les bénéfices très peu importants. L'utilisation du canal est de plus en plus faible. Si je m'en souviens bien, il n'y a qu'une compagnie qui l'utilise et celle-ci utilise des navires relativement petits pour transporter du charbon. Il s'agit là du seul intérêt principal en ce qui concerne le côté navigation du canal.

The matter was put before the courts a number of months ago by this company. It obtained an injunction against the closing. We have not yet had a decision from the court on that. I would hope that we could get it in short order. I do not want to anticipate the court. Even if I could, I have no idea how the judgment is going to go. If the injunction should fail however and the closing of the canal can proceed, then we would ensure that a water supply problem is not created: in other words, to see that insofar as the industries are concerned that their needs would be taken care of. Our objective is simply to eliminate the navigational aspect of it which is extremely costly. The Seaway has some plans which would accomplish that particular objective.

Cette compagnie a porté, il y a quelques mois, la question devant les tribunaux. Elle a obtenu une injonction pour empêcher cette clôture. Nous n'avons pas encore eu la décision rendue par le tribunal à ce sujet. J'espère que nous l'obtiendrons sans difficultés. Je ne veux pas présumer de la décision que rendra le tribunal. Même si je le pouvais, je ne sais aucunement comment le jugement sera rendu. Si l'injonction échouait cependant, et que l'on pouvait continuer à prendre des mesures pour fermer le canal, alors il nous faudrait nous assurer que l'on n'y crée pas un problème d'approvisionnement en eau. En d'autres termes, il faudrait veiller à ce que l'on donne satisfaction aux besoins des industries concernées. Notre objectif se résume à supprimer la navigation sur le canal et cette opération est extrêmement coûteuse. L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a dressé un certain plan qui permettrait d'atteindre cet objectif particulier.

As for the maintenance of it from a historical point of view, or the development of it as a tourist attraction, this it would seem to me is something that falls more logically within the responsibility of the province or perhaps even of the municipality. I would not be adverse to any suggestion by any group to take it over entirely. In other words, as a federal work, if one wants to be precise about it, it has ceased to have any usefulness. From our standpoint and from a practical point of view, we have to say, "We do not need it

Quant au maintien de ce Canal du point de vue historique ou de sa mise en valeur comme attraction touristique, il me semble que ces domaines relèveraient, d'une façon plus logique, de la responsabilité de la province ou, peut-être même, de la municipalité concernée. Je ne m'opposerais pas à ce qu'un groupe quelconque prenne entièrement en main la question. En d'autres termes, dans le cadre des travaux fédéraux si vous voulez des précisions—le Canal a perdu toute utilité. De notre point de vue, et d'un point de vue pratique,

## [Text]

anymore". We have moved to provide the water from the canal for the industries concerned. I would think that anything more than that would not be a justifiable expenditure insofar as the federal government is concerned.

**Mr. Rock:** In that case, Mr. Jamieson why do we retain the Rideau Canal.

**Mr. Jamieson:** You are assuming, Mr. Rock, that we are going to. There are discussions underway with the Province of Ontario regarding the possibility of making a park operation out of it with provincial participation in the project.

• 1125

**Mr. Rock:** This is exactly what concerns me. While you may hand this canal here over to the province, you have spent hundreds of thousands of dollars in making it very attractive for them to take it over. From Lafleur Street where the bridge is that you wanted to remove but were not able to through that court injunction, would be an ideal place for a marina for the whole Island of Montreal, and an inlet for the outlet to Lake St. Louis, where people from the Island of Montreal could have boats to go through the whole Seaway system.

No one in your department and no one in the Seaway, particularly the Seaway, is interested. This is what concerns me. If that canal was not under the authority of the Seaway but under the department, possibly we would have a better chance of dealing with this because all they have in mind is to close it in some legal manner. There is no human consideration at all involved as far as the use of it in some other way. Pleasure crafts do come under your jurisdiction. When I am talking about using this for pleasure craft, I am hitting the nail on the head. We are talking of your jurisdiction and not something having to do with the province.

**Mr. Jamieson:** Well I could quarrel with your proposition about the DOT's responsibility in terms of pleasure craft. It is true that we do the licensing. Insofar as the Seaway is concerned, you are quite right that they are

## [Interpretation]

que, il nous faut déclarer: «nous n'en avons plus besoin». Nous avons pris les mesures nécessaires pour fournir aux industries concernées de l'eau en provenance du Canal. Je crois que toute mesure supplémentaire prise ne pourrait se justifier aux yeux du gouvernement fédéral.

**M. Rock:** Dans ce cas, monsieur Jamieson, pourquoi conservons-nous le canal Rideau?

**M. Jamieson:** Vous présumez, monsieur Rock, que nous allons le conserver. Des discussions sont en cours avec la province de l'Ontario pour que le canal soit intégré dans un parc qui serait exploité avec la participation de la Province.

**M. Rock:** C'est justement ce qui m'inquiète. Alors que, dans ce cas, vous allez peut-être transférer ce canal à la province, vous avez antérieurement dépensé des centaines de mille dollars pour rendre cette transaction d'autant plus intéressante pour la province. A partir de la rue Lafleur, endroit où se trouve le pont que vous vouliez enlever—mais que vous n'avez pas réussi à faire enlever à la suite de cette injonction du tribunal—nous pourrions avoir là un endroit idéal pour construire un port pour bateaux de plaisance pour toute l'île de Montréal; et une crique pour la sortie vers le lac Saint-Louis, ce qui permettrait aux personnes venant de l'île de Montréal de conduire leurs bateaux dans tout le système de la Voie maritime.

Ce qui m'inquiète, c'est que personne, dans votre Ministère, ni personne au sein de l'Administration de la Voie maritime, particulièrement en ce dernier endroit, n'est intéressée à la question. Si ce Canal ne relevait pas de l'Autorité de la Voie maritime du Saint-Laurent, mais du Ministère, nous aurions, peut-être, de meilleures chances de régler cette question, parce que tout ce à quoi pense la Voie maritime c'est de fermer le canal de quelque façon légale. Aucune considération humaine n'entre en ligne de compte dans leur esprit quant à l'utilisation du canal de quelque autre façon. Les bateaux de plaisance tombent en fait sous votre juridiction. Lorsque je parle d'utiliser ce Canal pour des bateaux de plaisance, je ne fais que frapper juste. Nous parlons de votre juridiction et non pas de quelque chose qui relève de la province.

**M. Jamieson:** Je pourrais contester votre proposition concernant la responsabilité du ministère des Transports dans le cas des bateaux de plaisance. Il est vrai que nous émettons les permis. En ce qui concerne la

## [Texte]

ooking at it from a business point of view. I would not want the President of the Seaway to do anything else. That is his job. He is to run that Seaway as efficiently and as inexpensively as he can. Furthermore, while I hope I have got as much aesthetic appreciation as anybody else, I do not believe it is my job, as the Minister of Transport, to be in the park business. Therefore I say to you that it conceivably could be the Department of Northern Affairs that is involved because it handles park matters for the federal government.

All I want to do is to end this uncertainty about the canal, to meet what I think are the legitimate requirements of industry in the area. I am very much agreeable to the disposal of it to any agency which might do those things that you have outlined, but I do not believe that those things are basically the responsibility of the Department of Transport.

In fact, for that very reason, I have initiated not only talks with Ontario, but with Northern Affairs, to say to them that the Rideau system instance, is not logically a part of Transport anymore. I am trying to get a commercial orientation in this department so that we are serving industry and we are serving the public in terms of transportation. The peripheral things, in my judgment, have taken up too darn much of our time already and they should be in a place where they make more sense.

**Mr. Rock:** Mr. Chairman, I would like to correct just one thing here. I left the impression that I wanted this area to be a park. I just referred to canals where the department has spent money to make them look like park areas, for example the Rideau and the Ste. Anne de Bellevue locks.

I left the impression possibly that I wanted this that way. What I want is far a portion of it to remain as a marina for pleasure crafts. I did not have in mind at that time that it should be made into a park area. It is just that money was spent in that direction by your department yet here this place is left in such a state that nothing is being done and no one knows what is going to happen.

## [Interprétation]

Voie maritime, vous avez parfaitement raison de dire que cette dernière ne voit la question que dans l'optique des affaires. C'est d'ailleurs ainsi que je comprends le rôle du président de la Voie maritime; il doit agir ainsi. C'est à lui de s'assurer que la Voie maritime fonctionne aussi efficacement que possible et avec le moins de dépenses possibles. En outre—bien que j'espère avoir autant le sens de l'esthétique que n'importe qui—je ne crois pas que c'est mon affaire, à titre de Ministre des Transports, de m'occuper des affaires des parcs. Par conséquent, je dirais qu'il s'agirait là plutôt d'une question qui relèverait du ministère du Nord canadien, car celui-ci s'occupe des parcs du gouvernement fédéral.

Toute mon ambition c'est de faire cesser cette incertitude qui règne au sujet du Canal, de satisfaire à ce que je crois être les exigences légitimes de l'industrie dans cette région. Je suis tout à fait d'accord qu'une Agence devrait procéder comme vous l'avez indiqué, mais je ne crois pas que se soit là fondamentalement un problème qui relève du ministère des Transports.

En fait, c'est pour cette même raison que j'ai entrepris des pourparlers non seulement avec l'Ontario, mais avec les Affaires du Nord, pour leur faire comprendre que le réseau du canal Rideau, par exemple, ne relève pas logiquement, du ministère des Transports. J'essaye de donner à mon Ministère une orientation commerciale afin que nous soyons en mesure d'être au service de l'industrie, du public, dans le domaine des transports. Ces questions marginales, si vous le voulez, ont à mon avis, déjà pris beaucoup trop de temps à régler et devraient être étudiées là où il y a lieu d'en faire une étude logique.

**Mr. Rock:** Monsieur le président, j'aimerais ici apporter une correction. J'ai donné l'impression que je voulais que l'on transforme cette région en un parc. Je ne me référerais qu'aux canaux où le Ministère a dépensé de l'argent pour les faire ressembler à des parcs, par exemple, le canal Rideau et les écluses de Sainte-Anne-de-Bellevue.

Peut-être ai-je laissé l'impression que je voulais que tous ces canaux deviennent des parcs. Tout ce que je veux, en fait, c'est que l'on conserve une partie de ces canaux pour les transformer en un port de plaisance à l'usage des bateaux de plaisance. Je n'avais pas à l'esprit, alors l'idée qu'on devrait les transformer en une zone de parcs. La situation se présente ainsi: on a dépensé de l'argent, et pourtant cet endroit reste inchangé. Rien n'est fait et personne ne sait ce qui arrivera.

[Text]

**Mr. Jamieson:** My answer to that has to be two-fold. One—if we can get out from under this quite unjustifiable expenditure of many, many hundreds of thousands of dollars annually for a very limited amount of navigation, there would at least be funds available to do perhaps some of the things you are talking about. But right now it is a complete anachronism in terms of our objectives. I may say to you, and you may welcome this news, that I have had discussions with representatives from the area and what I have said to you today is essentially on all fours with their own attitude and views. I believe that we can have a satisfactory resolution of this within the next few weeks.

• 1130

**Mr. Rock:** Mr. Chairman, will you put me back on the list. Before I end and while we are talking about the use of it, we must not forget that Dominion Bridge do use the canal occasionally when they get a contract to build a bridge. Their barges use the canal to transport their steel material to the bridge. If it was not for that canal they would lose quite a bit of contracts.

**Mr. Jamieson:** Again, I can only say to you that that representation was made initially. I am told now that alternative means of transport are available which Dominion Bridge now accept as being at least as economical. I am afraid I am not in a position to explain that because I do not understand it in terms of the area.

**The Chairman:** Mr. Nowlan.

**Mr. Nowlan:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, since your Department covers land, sea and air and there is a real problem in the Atlantic area about land, Maritime freight rates and Atlantic transportation policy, or the lack of it, I am not going to open up that avenue right now. Mr. Thomas, from Moncton, will be exploring that and I hope, Mr. Chairman, I will get my turn the second time around.

Going to the sea and the air, starting with the sea, and of course the *Arrow*, appreciating that there is an inquiry and thus we

[Interpretation]

**M. Jamieson:** Je vous répondrais que la question est bivalente: Tout d'abord, si nous pouvions nous dispenser de ces dépenses injustifiées s'élevant à de nombreuses centaines de milliers de dollars par année pour une navigation très restreinte, nous disposerions, tout au moins, de ces fonds pour entreprendre certaines des réalisations dont vous avez parlé. Mais tout de suite, il serait tout à fait anachronique de se lancer dans ces travaux ne répondant pas à nos objectifs. Je vous dirais, et vous serez heureux de le savoir, que j'ai eu des pourparlers avec des représentants de la région et ces derniers confirment ce que je viens de vous exposer. Je crois que nous pourrons en arriver à une décision satisfaisante d'ici quelques semaines.

**M. Rock:** Monsieur le président, voudriez-vous porter de nouveau mon nom sur la liste des interlocuteurs. Avant de terminer, et pensant que nous parlons encore de l'utilisation du Canal, je crois ne souvenir que l'entreprise *Dominion Bridge* l'utilise, à l'occasion, lorsqu'elle obtient un contrat pour construire un pont. Ses chalands se servent du canal pour transporter les matériaux d'acier jusqu'au pont. Si cette entreprise ne pouvait disposer du canal, elle perdrait bon nombre de contrats.

**M. Jamieson:** De nouveau, je ne pourrais que vous répéter que cette allégation a déjà été faite dès le début. On me dit actuellement que des solutions de rechange sont disponibles et que la *Dominion Bridge* les considère comme étant au moins aussi économiques que l'utilisation du canal. Je crains de ne pouvoir vous donner plus d'explications sur cette question, car je ne suis pas au courant de la situation telle qu'elle existe à l'heure présente.

**Le président:** Monsieur Nowlan.

**M. Nowlan:** Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, votre ministère s'occupe des questions de terres, de mer et d'air, et il se pose un véritable problème dans la zone de l'Atlantique, au sujet des terres, des taux de transport maritime et de la politique adoptée en matière de transport sur l'Atlantique, ou de la politique inexistante à ce sujet. Je ne veux pas me lancer dans cette question tout de suite car Monsieur Thomas, de Moncton, étudiera ce problème, et je l'espère, monsieur le Président, vous me donnerez la parole lors de la seconde tournée.

Pour en venir à la question de la mer et de l'air en commençant par étudier la question de la mer et naturellement de l'*Arrow*,

## [Texte]

cannot really explore too much here, I would like to ask the Minister if the judge who is holding that inquiry will have the benefit of the assistance of what I call nautical assessors in the same manner and mode as the Admiralty Court of England when technical questions arise. Perhaps this has already been announced or stated, but I would like to know if he will have that type of assistance as a formal officer of the inquiry.

## [Interprétation]

compte tenu du fait qu'une enquête est en cours et que, par conséquent, nous ne pouvons aller trop loin dans ce domaine, j'aimerais demander à Monsieur le Ministre si le juge qui s'occupe de cette enquête aura la possibilité de se faire aider parce que j'appellerais des «évaluateurs nautiques», des «experts en questions maritimes», de la même façon et selon le même procédé que l'on trouve en usage en Angleterre où la Cour de l'Amirauté intervient lorsque des questions techniques se posent. Peut-être que ceci a déjà été déclaré ou publié, mais j'aimerais bien savoir si le juge en question, à titre de fonctionnaire officiel dans l'enquête, pourra profiter de ce genre d'aide.

**Mr. Jamieson:** Yes, Mr. Nowlan, he has full powers under both the Canada Shipping Act and the Inquiries Act. I set it up deliberately under both. The Canada Shipping Act would have been restrictive in that he could only have investigated the actual accident itself. So as not to put any inhibitions in his way, we also appointed him under the Inquiries Act and he has the power to appoint anyone he feels necessary to assist him in his inquiry.

**Mr. Jamieson:** Oui, monsieur Nowlan, il a reçu les pleins pouvoirs en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada et de la Loi sur les enquêtes. J'ai établi cette enquête délibérément comme relevant de ces deux Lois. En vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, le champ d'action du juge aurait été restreint en ce sens que ce dernier n'aurait pu faire des enquêtes sur l'accident effectif lui-même. Aussi, afin de ne pas restreindre ses pouvoirs, il a aussi le droit de se prévaloir de la Loi sur les enquêtes. Il a le pouvoir de nommer toute personne qu'il juge capable de l'aider dans son enquête.

**Mr. Nowlan:** I see. Well, one other question arising from the *Arrow*. Could you tell us, Mr. Minister, what research is being conducted by your Department or other agencies of the government on this question of pollution? I appreciate that pollution is a large question, but specifically, what the government and people are working with in Chedabucto Bay right now; how you get rid of it when it occurs. In other words, has the National Research Council a study under way as to different methods being used, and also in the North, the Defence Research Board? Could you tell us anything on that?

**Mr. Nowlan:** Je vois. Eh bien, il se pose une autre question au sujet de l'*Arrow*. Pourriez-vous nous dire, monsieur le ministre, quelles sont les recherches qui ont été effectuées par votre Ministère ou par d'autres organismes du Gouvernement, dans le domaine de la pollution? Je me rends bien compte que la pollution constitue un domaine vaste, mais, plus particulièrement, j'aimerais savoir quels sont les travaux effectués actuellement par le Gouvernement et par les gens dans la baie de Chedabucto? Comment nettoyez-vous les déchets de la pollution lorsque cette dernière se produit. En d'autres termes, est-ce que le Conseil national de recherches dans le Nord, et le Conseil de recherches pour la défense ont entrepris une étude sur les différentes méthodes qui sont utilisées? Pouvez-vous nous dire quelques-chose à ce sujet?

**Mr. Jamieson:** Yes. One of the terms of reference under which I appointed Dr. McTaggart-Cowan as head of this group was that he would at the end of the exercise prepare a full report on everything that he and his colleagues learned during what has been a very difficult time for them. Also, it has been necessary, although I had also asked him to do this, to experiment with a variety of techniques. Therefore, as I mentioned at the outset, the tragedy has been of great mag-

**Mr. Jamieson:** Oui. Lorsque j'ai nommé monsieur McTaggart-Cowan à la tête de ce groupe, je lui ai donné pour mandat, en particulier, de fournir, à la fin des travaux, un rapport sur tout ce que lui-même et ses collègues auraient appris au cours de ce qui a été une période éprouvante pour eux. D'autre part, il a été nécessaire, bien que je le lui avais aussi demandé de le faire, d'éprouver diverses techniques. Par conséquent, comme je l'ai indiqué dès le début, ce drame a

## [Text]

nitude but if one wants to take some benefit from it, I think it is safe to say that even as of this moment we have added substantially to the body of world knowledge on the basis of how to deal with this. The pumping of the oil from the sunken ship is a wholly new development, never having been done before successfully. And this is a great improvement.

Secondly, the means of picking up the oil from the surface of the water, the so-called "slick licker" that they are using is something quite new. And so there is a good deal of additional knowledge which we did not have back in February as a result of this.

**Mr. Nowlan:** But separate and apart from what Dr. McTaggart-Cowan and the others are learning about the Chedabucto Bay experience, are there any supplemental studies being conducted at the present time by Department of Transport or other members of government agencies? Is the only research being done a result of the Chedabucto Bay experience? That is what I am trying to get at.

**Mr. Jamieson:** No. The National Research Council on its own has been doing quite a bit of work for some time. We had started a contingency plan prior to the *Arrow* incident. Unfortunately it had not evolved to the point where it was all that effective. And Dr. Sheffer, of the Defence Research Board, who is a chemist, is also a member of Dr. McTaggart-Cowan's team and is working on the chemical side. I am not sure what the technical word is, but the breaking down of the various components—that type of thing—so I believe the report will be invaluable. Incidentally, that already has been confirmed by a number of foreign observers who have asked for, and we have been pleased to give them permission to come along and see what we are doing. So in a sense, we have a world leadership in this now.

**Mr. Nowlan:** So the report of Dr. McTaggart-Cowan at the conclusion of this experience and tragedy will enumerate what they

## [Interpretation]

revêtu une très grande ampleur; mais, si l'on veut en tirer malgré tout quelque leçon, je crois que l'on peut dire sans se tromper que, même à l'heure actuelle, nous avons contribué énormément à accroître les connaissances que l'on a dans le monde sur la façon de traiter ce problème. Le pompage du pétrole dans un navire coulé est une opération toute nouvelle, opération qui n'a jamais été tentée précédemment avec succès. Il s'agit là d'un important bénéfice que nous avons obtenu.

En second lieu, le moyen que l'on a utilisé pour recueillir le pétrole à la surface de l'eau, ce que l'on a appelé *slick licker*, lècheurs de matières gluantes, constitue un moyen tout à fait nouveau. Ainsi, nous avons acquis beaucoup de nouvelles connaissances à la suite de ces opérations, connaissances dont nous ne disposions pas en février dernier.

**M. Nowlan:** Mais, outre et en dehors de ce que M. McTaggart-Cowan et les autres personnes ont appris à la suite de l'expérience de la baie de Chedabucto, y a-t-il d'autres études supplémentaires auxquelles procèdent à l'heure actuelle, le ministère des Transports ou d'autres membres des organismes du Gouvernement? Est-ce que les seules recherches qui ont été effectuées l'ont été par suite de cette expérience de la baie de Chedabucto? C'est ce que j'essaye de savoir.

**M. Jamieson:** Non. Le Conseil national de recherches a, de son propre chef, abattu pas mal de besogne pendant un certain temps. Nous avions lancé un plan pour les cas d'imprévu avant que ne se produise l'accident de l'*Arrow*. Malheureusement, le programme n'en était pas arrivé au point où l'on avait atteint un degré suffisant d'efficacité. Et monsieur Sheffer, du Conseil de recherches pour la défense, qui est un chimiste fait aussi partie de l'équipe de monsieur McTaggart-Cowan et il apporte sa contribution aux travaux poursuivis dans le domaine de la chimie. Je ne suis pas tellement certain du terme technique exact utilisé, mais en ce qui concerne la rupture des divers éléments constituants, pour ce genre d'opération, le rapport se révélera d'une valeur inestimable. Soit dit en passant, ce que je viens de dire a déjà été confirmé par un certain nombre d'observateurs étrangers qui ont demandé—and nous avons été heureux de leur en donner la permission—to venir voir ce que nous faisons. Donc, d'un certain côté, nous détenons, à l'heure actuelle, une position de pointe dans le monde sous ce rapport.

**Mr. Nowlan:** Donc, le rapport de monsieur McTaggart-Cowan, en conclusion à cette expérience et à cette tragédie, énumère ce qui

## [Texte]

found in their experience and also tie in with other supplemental studies being carried out.

**Mr. Jamieson:** Yes. They have in fact contacted sources all over the world during this exercise.

• 1135

**Mr. Nowlan:** Staying in another area but still with the sea, could the Minister, Mr. Chairman—this is a vague memory of mine—tell us the state of the study on the shipping service in the Atlantic area? I am directing your attention, Mr. Minister—I know I do not have to direct your direction—especially to the Caribbean area and the possibility of refrigerated service to the Caribbean area. Is that within the terms of the study of shipping in the Atlantic area?

**Mr. Jamieson:** No, I do not believe that the specific of the refrigerated service in the Caribbean is. There are three studies under way now, in all of which the Department is related, either as the initiator or as one of the participants. One is the study on Canadian coastal shipping, which, of course, has a direct bearing on the area to which you refer.

Secondly, there is a study on prospects for or the advisability of a Canadian merchant marine.

And the third one is an industry-sponsored study supported financially by the Department of Industry, Trade and Commerce on the future of the shipbuilding industry in Canada.

Now, all three of these are related. And I have asked, in the case of the two which are my direct responsibility, to get at least interim reports later this year. In other words, I do not want them to drag on indefinitely.

On the matter of our services to the Caribbean and so on, I would suspect that that would be a matter for Industry, Trade and Commerce, or perhaps even for External Affairs under our CIDA program. But it is not something of which I have personal knowledge.

**Mr. Nowlan:** I take it, then, that the study exploring the prospects of a Canadian mer-

## [Interprétation]

a été trouvé au cours de cette expérience et ce rapport sera corroboré par d'autres études supplémentaires qui sont effectuées à l'heure actuelle.

**Mr. Jamieson:** Oui, on s'est mis, en fait, en rapport avec toute sorte de sources dans le monde entier au cours de ces travaux.

**Mr. Nowlan:** Dans un autre domaine, mais toujours en rapport avec la mer, monsieur le président, est-ce que monsieur le Ministre pourrait nous dire—and il s'agit là d'un souvenir assez confus qui me revient—où nous en sommes dans l'étude des services de navigation de la zone de l'Atlantique? J'attire votre attention, monsieur le Ministre—je sais que je n'ai pas besoin de vous le faire remarquer—sur le fait qu'il y aurait possibilité d'établir un service frigorifique particulièrement en direction de la région des Antilles. Est-ce que ceci entre dans le cadre de votre étude sur la navigation dans la zone de l'Atlantique?

**Mr. Jamieson:** Non, je ne crois pas que le service frigorifique dans les régions des Antilles relève de notre étude. Il y a actuellement trois études en cours qui toutes les trois intéressent le Ministère, soit en tant qu'initiateur soit à titre de participant. Une de ces études vise la navigation côtière du Canada, qui, naturellement, a une influence directe sur la région dont vous avez parlé.

En second lieu, une autre étude est en cours sur les possibilités qu'il y aurait de créer une marine marchande canadienne, ou sur le caractère pertinent qu'il y aurait à le faire.

La troisième étude est une étude qui est parrainée par l'industrie, qui est financée par le ministère de l'Industrie et du Commerce et qui intéresse l'avenir de l'industrie de la construction navale au Canada.

D'un autre côté, ces trois études sont connexes. Et j'ai demandé, dans le cas des deux études, qui tombent sous ma responsabilité directe, que l'on me fournisse tout au moins des rapports provisoires plus tard dans l'année. En d'autres termes, je ne veux pas que ces études traînent indéfiniment.

En ce qui concerne nos services à destination des Antilles et ainsi de suite, j'aurais tendance à croire qu'il s'agit là d'une question relevant du ministère de l'Industrie et du Commerce et peut-être des Affaires extérieures, en vertu de notre programme et de notre Agence canadienne de développement international. Ce n'est pas là une question dont je suis tellement au fait.

**Mr. Nowlan:** Je dois donc en conclure que l'étude faite sur les possibilités de la création

## [Text]

chant marine is not wide enough in scope to explore this problem of refrigerated service to the Caribbean area.

**Mr. Jamieson:** I do not have any doubt that that is one of the matters that will be looked into. That is, the possible ports of call, if you like, that a Canadian merchant marine might utilize or where there might be some attraction. But I cannot answer of my own knowledge whether the provision of refrigerated ships and so on would be part of that.

One thing that I do know to be part of the shipbuilding study is the question of the kinds of vessels that it would appear would be the most appropriate for Canada to build. And under that heading the matter may be under investigation.

**Mr. Nowlan:** Well, then, I can assume from some of the answers, or is it correct to assume from some of your answers, that this question of the resurrection of the "Lady" boats, which were the refrigerated service boats, is rather remote or is not too current?

**Mr. Jamieson:** Well, let us put it this way. I do not think that there was anything in the terms of reference of any of the three studies to which I have referred that specifically said, "And you shall inquire into the idea of refrigerated ships to the Caribbean." But I think that within the ambit of all three of them, the whole question of what kinds of ships we should have, what are the most likely routes for development for a Canadian merchant marine and things of this kind would be included, and I have no doubt that the Caribbean would be one of those areas that would be studied.

**Mr. Nowlan:** This is my last question on this part, and then I want to go to the air with one question. Can you tell us, Mr. Minister, the tentative date for completion of these studies?

**Mr. Jamieson:** The three that I have mentioned?

**Mr. Nowlan:** Yes.

**Mr. Jamieson:** In terms of the two—merchant marine and coastal shipping—they should both be completed during the current year. I seem to recall that the date on the merchant marine one was 18 months after the committee was appointed, and that was about the middle of 1969. So they should be completed this year.

## [Interpretation]

d'une marine marchande canadienne n'est pas suffisamment extensive pour englober la question de l'instauration d'un service frigorifique à destination des Antilles.

**M. Jamieson:** Je suis bien certain que cette question sera une de celles qui seront étudiées. Je veux parler de la question des ports d'escale que pourrait éventuellement utiliser une marine marchande canadienne ou qui pourrait l'attirer au point de vue opération, mais je ne pourrais, d'après mes connaissances, dire si des navires frigorifiques et autres sont prévus dans cette étude.

Je sais qu'il y a une question qui entre dans le cadre de cette étude sur la construction navale. C'est celle du genre de navires qui seraient les plus appropriés en ce qui concerne les constructions navales du Canada. A ce titre, il se peut que la question soit à l'étude.

**M. Nowlan:** Eh bien, je dois en conclure, d'après quelques-unes des réponses données—ou ai-je raison de conclure d'après certaines de vos réponses—qu'il est fort peu probable que l'on s'occupe de la «résurrection» des navires de la catégorie *Lady*, c'est-à-dire des navires assurant le service frigorifique?

**M. Jamieson:** Eh bien, disons ceci: je ne crois pas que, dans le cadre des trois études dont j'ai parlé, il ait été spécifiquement déclaré : «vous étudierez la question du service de navires frigorifiques à destination des Antilles». Je crois, toutefois, que se trouve inclus, dans le cadre de ces trois études, toute la question du genre de navires que nous devrions posséder, la question de savoir qu'elle serait la façon la plus plausible de procéder pour créer une marine marchande canadienne, et toutes les questions de ce genre; et, bien sûr, la question concernant les Antilles.

**M. Nowlan:** Dans ce domaine, il me reste une question à poser et elle a trait au domaine de l'air. Pouvez-vous nous dire, monsieur le Ministre, quand ces études sont censées être terminées?

**Mr. Jamieson:** Les trois études que j'ai indiquées?

**Mr. Nowlan:** Oui.

**Mr. Jamieson:** Les deux études, c'est-à-dire celles qui portent sur la marine marchande et sur la navigation côtière, devraient être terminées au cours de cette année. Il me semble, si je me souviens bien, que la date fixée pour l'étude sur la marine marchande était 18 mois après la nomination par le Comité et ceci se situe à peu près au milieu

[Texte]

The shipbuilding one is in the hands of the industry, so I cannot answer that.

**Mr. Nowlan:** Just a brief question in the air. Mr. McCleave mentioned regional policy earlier. I would like to have your comments, Mr. Jamieson, on the situation in Nova Scotia, where Halifax is obviously the main airport in the province but the alternate port seems to be Moncton, which is four or five hours from Halifax. It is also an insult to the sovereignty of Nova Scotia, with all due respect to New Brunswick, to have to land in Moncton and take the bumpy road to Halifax. Is there any study, consideration or thought being given by the Department to again resurrecting—we are close to the Easter season so this is why I use "resurrect"—the airport at Greenwood as an alternate service, especially in view of the fact that the highway system is progressing to a much more modern system than it perhaps heretofore had been, and also because it is only within an hour of Halifax?

**Mr. Jamieson:** I cannot say that there is any what I would describe as really definitive study under way on that specific question. There has been an examination undertaken at the request of some members of this Committee and others on future patterns of air travel in the Atlantic Provinces.

One of the problems we have, Mr. Nowlan, with alternate airports is that the size of the newer aircraft has now eliminated some of the peripheral fields from which the older generation of aircraft could operate. In other words I would suspect that one of the reasons for the Greenwood abandonment, if that is it, is the fact that probably the facilities there cannot accommodate the larger type aircraft. I do not know if that is the answer, but it is in other places. The real question is one of economics. To get an alternate that is nearer to an international airport can prove to be very costly, and if you take the number of times when a diversion is necessary and divide it into the cost of doing it you come up with an extremely high figure. Just to maintain, for instance, air control facilities on a year round basis at any given location amounts to several hundred thousand dollars.

### [Interprétation]

de 1969. Aussi, ces études devraient donc être terminées cette année.

L'étude sur la construction navale est entre les mains de l'industrie. Je ne puis donc vous donner de réponse à ce sujet.

**M. Nowlan:** Permettez-moi de poser une courte question dans le domaine de l'air. Monsieur McCleave a, plus tôt, parlé de politiques régionales. J'aimerais, monsieur Jamieson, que vous me donniez votre avis sur la situation que nous trouvons en Nouvelle-Écosse, où Halifax est, de toute évidence, le principal aéroport de la province, mais où Moncton semble être l'aéroport de recharge; et ce dernier est situé à quatre ou cinq heures d'Halifax. Il s'agit là aussi d'une situation qui porte atteinte à la souveraineté de la Nouvelle-Écosse et, avec tout le respect que je dois au Nouveau-Brunswick, le fait de devoir atterrir à Moncton et de recourir à la route cahoteuse menant à Halifax est une injure à la souveraineté de la Nouvelle-Écosse. A-t-on étudié la possibilité, a-t-on envisagé ou pensé à la possibilité, au sein du Ministère, de faire «ressusciter»—du fait que nous sommes encore aux environs de Pâques, j'utilise à dessein le mot «ressusciter»—l'aéroport de Greenwood qui pourrait servir d'aéroport de recharge, particulièrement du fait que le réseau routier se développe et devient plus moderne qu'il ne l'a été, peut-être, par le passé, ajouté au fait qu'il est situé à seulement une heure d'Halifax?

**M. Jamieson:** Je ne sais si c'est là la réponse, mais c'est ce qui se passe à d'autres endroits. Le fond du problème en est un d'économie. Construire un aéroport auxiliaire, tout près d'un aéroport international, peut s'avérer très coûteux. Si vous calculez le nombre de fois où un détournement est nécessaire et que vous divisiez par ce qu'il en couté pour ce faire, vous obtiendrez un chiffre fort élevé. Il en couté plusieurs milliers de dollars simplement pour maintenir, par exemple, les installations de contrôle aérien à l'année longue à un endroit donné. Il faut donc tenir compte de nombreux facteurs du même genre avant de se prononcer.

## [Text]

So there are all kinds of elements of this kind that have to enter into the judgment.

**Mr. Nowlan:** I appreciate that but, as you are well aware, Greenwood has quite a few air control operational facilities now.

## [Interpretation]

**M. Nowlan:** Je reconnaiss ce que vous dites, mais, comme vous le savez sans doute, l'aéroport de Greenwood possède maintenant en assez grand nombre des installations de contrôle aérien qui en pleine opération.

**M. Jamieson:** Oui, bien sûr.

**Mr. Nowlan:** Since we have had the great exercise in integration and unification in the Armed Services and that trauma is slowly receding perhaps, has there been any thought in the Department, especially when you are trying to put things on a commercial basis, of integrating some of our defence services with the alternate service that could be provided by, say, Air Canada or the Department of Transport in those few times—many more times in the Halifax area than perhaps in Montreal, Winnipeg or Vancouver.

**Mr. Jamieson:** Very much so. We are trying to devise a sort of national airport plan at the moment and all of these matters are being taken into the study. One of the things that tends to mitigate against a place like Greenwood, even if we did all the things that you have outlined, is that Air Canada has the final choice in where it chooses as an alternate. I would suspect one of the reasons they do not go to military bases, or to locations where they do not normally go, is that they do not have the ground staff for the necessary processing of passengers. You can get more detail on that when Air Canada is here. But one of the reasons for choosing Moncton is of course that there is an Air Canada office and Air Canada passenger agents there. If they go into a facility where they do not have any people they have to get a staff before the plane arrives in order to deal with what happens.

**Mr. Nowlan:** I appreciate all that. I have one last question, because my time is about up. You mentioned a national airport plan. What is the completion date for that?

**Mr. Jamieson:** I do not believe that it is such a plan that you would say that at a given moment in time it will be finished, it is

**M. Nowlan:** Depuis qu'on a pratiqué, sur une grande échelle, l'intégration et l'unification des forces armées, et que les effets traumatisants qui ont accompagné cette intégration se sont quelque peu dissipé, a-t-on envisagé, surtout dans votre ministère, lorsque vous essayez d'organiser vos services afin qu'ils soient rentables, d'intégrer certains de vos service de défense au services auxiliaires qui pourraient être fournis par, disons, Air Canada ou le ministère des Transports lorsque le besoin s'en fera sentir, plutôt dans la région d'Halifax que peut-être à Montréal, Winnipeg ou Toronto?

**M. Jamieson:** Nous y avons beaucoup songé. Nous sommes en train, à l'heure actuelle, d'élaborer les plans d'un nouveau genre d'aéroport international et nous tenons compte dans cette étude de tout ce dont vous venez de parler. L'une des raisons qui tend à militer contre le choix d'un endroit comme Greenwood, même si nous arrivions à prendre toutes les mesures que vous avez exposées, est le fait qu'Air Canada, en dernier ressort est seule responsable du choix de l'emplacement d'un aéroport auxiliaire. Je suppose que l'une des raisons pour lesquelles on ne se sert pas d'une base militaire ou d'autres endroits, est le fait que l'on ne dispose pas du personnel au sol, nécessaire au service des passagers. Vous aurez plus de détails à ce sujet lorsque les représentants d'Air Canada comparaitront ici. L'une des raisons qui militent en faveur de Moncton comme premier choix est le fait, sans doute, qu'il y a déjà à cet endroit un bureau et les services aux passagers offerts par Air Canada. Si on s'installe à un endroit où il n'y a aucun personnel, il faut alors recruter des gens avant qu'un avion se pose sur le sol, afin de faire les manœuvres qui s'imposent.

**M. Nowlan:** Je comprends bien tout ce que vous venez de dire. Comme mon temps de parole est presque écoulé, je ne poserai qu'une seule question. Vous avez parlé de projets visant un aéroport national. A quelle date sera-t-il terminé?

**M. Jamieson:** Ce projet d'envergure a été conçu de telle façon que je ne saurais dire à quelle date il sera terminé. C'est là une étude

## [Texte]

an ongoing study, because circumstances change so very rapidly in the air field. But what we are trying to do is to determine where you can put in a major facility. We are going to do some expansion, for instance, at Halifax this year. When you put in that major facility, what is the logical distance, if you like, that you could expect a major facility of this kind to serve? Perhaps the answer to some of these questions well may lie in a better form of ground transport and things of this kind, or STOL aircraft, the short haul aircraft, than putting in another major facility within 200, 300 or 400 miles.

• 1145

**Mr. Thomas (Moncton):** No doubt the Minister can anticipate my line of questioning, because I have been at him for some time now on this matter. I do not want the Minister or the members to think this is a personal crusade of mine, but it is a matter of very grave concern to the people in the Atlantic region. To indicate how serious it is, I would like to quote from an editorial in this morning's *Saint John Telegraph Journal*, under the caption of "Who's Holding It Back?" and I quote.

Once again, federal Transport Minister Jamieson has broadly hinted in Parliament that the reason the long promised Atlantic Provinces transportation policy has not developed is that the provinces are dragging their feet. Is that the case, and if it is, why are they doing it? It is about time the Premiers presented their defence against the charge. The facts, as the public knows them, do not support the Transport Minister's charges, or at least they suggest that if the provinces are holding back,...

This is the serious sentence in the editorial.

...it is because Ottawa proposals are unacceptable.

That is the end of the quotation. The editorial goes on to outline the history of what has gone on or what has not been done since the National Transportation Act was brought into effect on March 23, 1967, at which time we were promised a special policy to take care of the special needs of our region. The four provinces appointed a committee which brought in a report on March 10, 1969. This Committee eventually made a

## [Interprétation]

permanente, car les circonstances changent tellement rapidement dans le domaine des aéroports. Nous essayons de déterminer l'emplacement d'un aéroport de grande envergure. Cette année, par exemple nous ferons des travaux d'expansion à Halifax. Lorsqu'on construit ainsi un aéroport de grande envergure comment pouvons-nous aussi juger aussi de l'étendue des services que l'on peut y donner? La réponse à certaines de ces questions repose peut-être sur la qualité accrue du transport sur terre ou sur l'utilisation d'avions du type STOL (à court décollage et atterrissage), ou à des avions de transport de courte distance plutôt que sur l'installation d'un autre aéroport d'envergure dans un rayon de 200, 300 ou 400 milles du précédent.

**M. Thomas (Moncton):** Le Ministre prévoit sans doute le genre de questions que je lui poserai, car depuis pas mal de temps je le harcèle à ce sujet. Je ne voudrais pas que le Ministre ou les députés croient que j'entreprend là une croisade personnelle, mais cette question préoccupe énormément les gens des provinces de l'Atlantique. Pour vous donner une idée de la gravité de la situation, je vous citerai un extrait d'un éditorial paru dans le *Saint John Telegraph Journal* sous le titre de "Who's Holding It Back".

Une fois de plus, le ministre fédéral des Transports, M. Jamieson, a laissé entendre vaguement au Parlement que le fait que la politique sur les transports dans les provinces maritimes, promise depuis longtemps, n'ait pas été réalisée, découlait de ce que les provinces se font prier à ce sujet. Est-ce là la vraie raison et, dans l'affirmative, pourquoi les provinces agissent-elles ainsi? Les faits, du moins comme les connaît le grand public, ne s'accordent pas avec les accusations portées par le ministre des Transports ou du moins laissent voir plutôt que si les provinces ne s'avancent pas...

Voici la phrase la plus significative de l'éditorial

...c'est parce que les propositions d'Ottawa ne sont pas acceptables.

Fin de la citation. Le journaliste poursuit en exposant dans ses grandes lignes les faits qui se sont passés depuis, ou plutôt ce qui n'a pas été fait depuis que la Loi nationale sur les transports a été mise en vigueur le 23 mars 1967. A cette époque on nous avait promis l'établissement d'une politique extraordinaire pour tenir compte des besoins propres à notre région. Les quatre provinces ont formé un comité qui a fait rapport le 10 mars 1969.

## [Text]

trip through the area, presented what we thought at the time was a very good report, which has gone to rest somewhere—Lord only knows where it is. But certainly nothing has been done on it, as far as we know. Then a federal-provincial committee was appointed last September 2, and I quote again from the editorial in reference to this committee.

They have met five or six times since. As an aside, the Minister confirmed this to me in the House.

Informed sources suggest the discussion has not really got beyond the first term of reference which has to do with the 20 per cent internal subsidy under the Maritime Freight Rates Act on goods moving by rail from point to point within the Region. Are the Provinces being unreasonable, or is it that, as some in the transportation field believe, Ottawa wants to phase out the internal subsidies without offering a reasonable alternative.

Now that is a very serious implication. I cannot credit it, because the Minister gave us his solemn assurance in the House that these subsidies would not be phased out unless a reasonable or suitable alternative was presented, and I accept the Minister's declaration. But it is a very serious charge and indicates that Ottawa has taken such a firm, hard line that the provinces just cannot negotiate. I would invite the Minister's comments on that.

**Mr. Jamieson:** Well, let me refute it categorically and say that there is absolutely no intention of phasing it out and, even if I wanted to, thanks to Mr. Nowlan's changes, which I agreed to in the Bill, I cannot do it. In fact, it has to go to the House before anything can be done in terms of phasing it out. We have to keep it on dollar for dollar with what is there now. That is the absolute minimum that we can do. So that any thought of that happening is completely out of the question.

**Mr. Thomas (Moncton):** Well, I would refer to the Minister's remarks in the House on

## [Interpretation]

Éventuellement ce Comité a visité toute la région et a présenté ce que nous croyons être à l'époque un rapport soigné qui a été jeté aux oubliettes, Dieu seul sait où. A ma connaissance, du moins, on ne s'en est pas préoccupé du tout. Ensuite on a formé un comité fédéral-provincial, le 2 septembre dernier, et je citerai un autre extrait de cet éditorial, qui parle de ce comité.

Ils se sont réunis cinq ou six fois. Soit dit entre parenthèses, le ministre me l'a confirmé en Chambre.

Nous apprenons de sources bien informées que la discussion ne s'est réellement pas prolongée au-delà du premier mandat qui a trait à la subvention interne de 20 p. 100 en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes, qui porte sur les marchandises transportées par chemin de fer d'un endroit à l'autre au sein de cette région. Les provinces sont-elles déraisonnables, ou bien, comme le prétendent certaines personnes qui font le transport de marchandises, Ottawa veut-il éliminer progressivement les subventions internes sans offrir d'alternative raisonnable.

C'est là une accusation très grave. Je ne peux pas la confirmer, car le Ministre nous a assuré solennellement à la Chambre que ces subventions ne seraient pas éliminées progressivement, à moins qu'une alternative appropriée et raisonnable ne soit présentée; la réponse du Ministre me satisfait d'ailleurs pleinement. Mais c'est là une accusation grave qui indique le fait qu'Ottawa a adopté une politique tellement ferme et rigoureuse que les provinces ne peuvent plus négocier avec le fédéral. J'aimerais que le Ministre nous fasse des commentaires à ce sujet.

**M. Jamieson:** Je m'empresse de réfuter catégoriquement vos affirmations en vous disant que nous n'avons aucunement l'intention d'éliminer progressivement ces subventions et, même si je voulais le faire personnellement, grâce aux changements apportés par M. Nowlan, que j'ai fait inscrire dans le texte du projet de loi, je ne peux faire ce que vous prétendez. De fait, cette question doit faire l'objet d'une étude à la Chambre avant que quoi que ce soit puisse se faire quant à l'élimination graduelle de ces subventions. Nous devons, au dollar près, nous en tenir à ce qui est en vigueur maintenant. C'est tout juste le minimum que nous puissions faire, de sorte qu'il est tout à fait hors de question que cette diminution puisse se produire.

**Mr. Thomas (Moncton):** Eh bien, j'aimerais vous signaler les remarques que le Ministre a

## [Texte]

June 19 when we were discussing the setting up of this federal-provincial committee. It is to be found on page 10385 of Hansard. The Minister said that he hoped

that this committee will not be one of a type about which hon. members have had good reason to complain in the past—one which meets and continues to meet for a year or a year and a half with the result that in the intervening period nothing can be done. This committee will be able to make individual recommendations and these would be dealt with rapidly on an ad hoc basis.

This was the reason for clause 5 in the legislation.

I would ask the Minister if he has received recommendations from this committee and would he tell the Committee what the recommendations are.

**Mr. Jamieson:** The answer is that I have not received any recommendations from the committee. I understand that they met five times: October 1969, January 1970, February 1970, March 1970, and April 1, 1970, the last meeting having been on that date. I am told that they have some recommendations to bring forward which are now being drafted, but they have not forwarded these to me yet.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Jamieson, have you received a letter from Mr. Crosbie, the Chairman of the Atlantic Provinces Transportation Committee, referring to his recommendations and asking that they be implemented immediately?

**Mr. Jamieson:** Not from Mr. Crosbie but from the acting head of that organization, and my reply has to be the same—that when the recommendations are in then I certainly have no desire to hold them up. But I do not know what the recommendations are going to be. It is a matter for the committee to decide.

As for who is responsible, I am sure I do not know. I have not attended the meetings but there are four provincial representatives on this group. There is certainly no attempt on our part to dominate it. We obviously cannot; we have one representative.

**Mr. Thomas (Moncton):** Yes, but Mr. Minister, when you referred in the House to setting up that committee, you stated categorically that it would be able to make individual recommendations and that these would be dealt with rapidly on an ad hoc basis.

## [Interprétation]

prononcées en Chambre le 19 juin lorsque nous étions à discuter la création d'un comité fédéral-provincial. Ces remarques sont consignées à la page 10,385 du Hansard. Le ministre a dit qu'il ne tenait pas

à ce que ce comité soit comme ceux dont les députés se sont plaints et avec raison, dans le passé—j'entends par là un comité qui se réunit de façon régulière, un an ou un an et demi durant et dans l'intervalle on n'aboutit à rien. Le Comité dont je parle pourra faire des recommandations particulières que l'on examinera rapidement et judicieusement.

Voilà le pourquoi de l'article 5, ajouté à la Loi.

Le Ministre pourrait-il nous dire s'il a reçu des recommandations de ce Comité et nous dire en quoi elles consistent?

**M. Jamieson:** Je répondrai que je n'ai reçu aucune recommandation de ce Comité. On m'a dit que les membres de ce Comité s'étaient réunis cinq fois: en octobre 1969, puis en janvier, février, mars ainsi que le 1<sup>er</sup> avril de 1970, date de la dernière réunion. On me dit qu'ils ont certaines recommandations à me présenter, qui sont en train d'être rédigées, mais rien ne m'est encore parvenu.

**M. Thomas (Moncton):** Monsieur Jamieson, avez-vous reçu une lettre du président du Comité des transports des provinces atlantiques, se rapportant à ses recommandations et vous demandant qu'elles soient appliquées immédiatement?

**M. Jamieson:** Pas de M. Crosbie, mais du chef suppléant de cet organisme et ma réponse a été la même qu'à vous. Quand les recommandations sont présentées, je n'ai certainement pas l'intention de les renvoyer aux calendes grecques. Je ne sais pas encore ce que seront ces recommandations. C'est au Comité de le décider.

Qui en est responsable, je ne le sais sûrement pas. Je n'ai pas assisté aux réunions, mais il y a les quatres représentants provinciaux faisant partie du groupe. Nous n'avons certainement pas essayé de le dominer. Nous ne le pouvions pas, parce que nous n'avions aucun représentant.

**M. Thomas (Moncton):** Oui, mais monsieur le Ministre, lorsque vous avez demandé à la Chambre de créer ce comité, vous avez affirmé catégoriquement qu'il pourrait faire ses propres recommandations et qu'elles seraient rapidement étudiées.

## [Text]

**Mr. Jamieson:** I think that is precisely the case.

**Mr. Thomas (Moncton):** Well, why do not they make the recommendations then?

**Mr. Jamieson:** I think you have to ask the committee. I do not know why they have not made any recommendations to date.

**Mr. Thomas (Moncton):** This is what is so hard to understand. The chairman is a federal employee. Is it not possible to instruct him to make these recommendations to you?

**Mr. Jamieson:** I have. I have said to this committee chairman: "Get some recommendations to me." In the latter part of 1969 and again early this year, I conveyed that wish to him. He indicated to me that they were moving as rapidly as they could. Beyond that, we can do no other than simply say to them that we are not going to, in fact, hear what the provinces have to say. Yet the burden of the argument was that these really ought to come from them rather than from us. However, if we do not get any action in the near future then perhaps what we have to do is to say: "We will move unilaterally." But of course the whole objective was to get the provinces together.

**Mr. Thomas (Moncton):** Of course, this is what is disturbing people because the implications now are that recommendations have been made and the provinces have agreed on...

**Mr. Jamieson:** Implications where?

**Mr. Thomas (Moncton):** In the press. This is what this is inferring.

**Mr. Jamieson:** Well, you know, I am not altogether certain that that source can be classified...

**Mr. Thomas (Moncton):** Oh, I agree.

**Mr. Jamieson:** ...as the Gospel according to Saint K.C. or whatever the hell his name is.

**Mr. Thomas (Moncton):** Then Mr. Minister, would you be prepared to tell this Committee what these recommendations are as outlined in the Acting Chairman's letter?

**Mr. Jamieson:** I have not received any recommendations.

**Mr. Thomas (Moncton):** I thought you said you had.

## [Interpretation]

**Mr. Jamieson:** Je crois que c'est exact.

**M. Thomas (Moncton):** Eh bien, pourquoi ne présente-t-il pas des recommandations?

**M. Jamieson:** Il faudra le demander au comité. Je ne sais pas pourquoi ils n'ont pas encore présenté de recommandations.

**M. Thomas (Moncton):** Voilà qui est difficile à comprendre. Le président est un fonctionnaire fédéral. N'est-il pas possible de lui demander de vous présenter ces recommandations?

**M. Jamieson:** Je l'ai fait. J'ai demandé au président de «me soumettre les recommandations.» Je lui en ai parlé à la fin de 1969 et au début de cette année. Il m'a dit qu'on travaillait aussi rapidement qu'on pouvait le faire. Nous ne pouvions alors que leur dire que nous ne sommes pas prêts à écouter ce que les provinces ont à nous dire. La preuve doit être faite par ces derniers, plutôt que par nous. Cependant, si aucune mesure n'est prise dans un proche avenir peut-être que nous pourrions alors agir unilatéralement. Cependant, nous essayons d'obtenir l'accord unanime des provinces.

**M. Thomas (Moncton):** Ce qui préoccupe les gens, c'est qu'il existe des insinuations selon lesquelles les recommandations auraient été faites et les provinces auraient été d'accord...

**M. Jamieson:** D'où proviennent ces insinuations?

**M. Thomas (Moncton):** Des journaux. Du moins c'est que qu'ils sous-entendent.

**M. Jamieson:** Et bien, vous savez, je ne suis pas tout à fait certain que cette source peut être considérée comme confidentielle...

**M. Thomas (Moncton):** Je suis parfaitement d'accord.

**M. Jamieson:** ...Comme l'Évangile ou toute autre source...

**M. Thomas (Moncton):** Dans ce cas, monsieur le ministre, êtes-vous disposé à révéler au Comité quelles sont les recommandations contenues dans la lettre du président provisoire?

**M. Jamieson:** Je n'ai reçu de recommandations d'aucune sorte.

**M. Thomas (Moncton):** Je pensais que c'était ce que vous aviez dit.

[Texte]

**Mr. Jamieson:** No. I said that I had written—oh, you mean to the Atlantic Provinces group?

**Mr. Thomas (Moncton):** Yes. Did you not receive a letter from the Acting Chairman outlining...

**Mr. Jamieson:** Oh, I am sure, and you know exactly what was in it because he sent a copy to all the Maritimes members. But that is beside the point. What he said was that the group wanted action on this as fast as possible. My answer is that we will act as soon as we get something, but we have not received anything.

**Mr. Thomas (Moncton):** You have not received anything officially?

**Mr. Jamieson:** No, I think we are perhaps talking about two different groups. I can only act on the recommendations of the federal-provincial committee.

**Mr. Thomas (Moncton):** That is what I mean. You have not received them from the Chairman of that committee?

**Mr. Jamieson:** No.

**Mr. Thomas (Moncton):** But he has them, and he has had them for some time.

When the freeze was lifted on September 23, 1969, I think it was, at that time the reason for lifting the freeze, as we all know, was to provide funds to extend the subsidies to the truckers. Five million dollars was paid under Order in Council. Was that the final payment? Has there been anything since then? This was a \$5 million advance to the railways.

**Mr. Jamieson:** To the railways?

**Mr. Thomas (Moncton):** Yes.

**Mr. Jamieson:** I think that wound up the freeze. I do not know if all of the amounts under the freeze have been paid but I am sure it is in work.

**Mr. Thomas (Moncton):** Well, the Order in Council read that that was the final payment authorized under that advance of \$5 million.

**Mr. Jamieson:** If that was indicated then that is right.

**Mr. Thomas (Moncton):** Under that same section, the Department estimated that the funds needed would be approximately \$12 million. That is, you were authorized to go not beyond \$12 million. The railways have received \$5 million. The truck subsidies amount to roughly \$500,000—the ones that

[Interprétation]

**Mr. Jamieson:** Non. J'ai dit que j'avais écrit ... oh! vous voulez parler du groupe de provinces de l'Atlantique?

**Mr. Thomas (Moncton):** Précisément. N'avez-vous pas reçu une lettre du président intérimaire soulignant...

**Mr. Jamieson:** Je suis sûr que vous savez exactement ce qu'elle contenait, parce qu'il en a envoyé une copie à tous les députés des Maritimes. Le président disait qu'il fallait que les mesures soient prises le plus rapidement possible. Je lui ai répondu que nous agirions aussitôt que nous aurions reçu quelque chose, mais nous n'avons rien reçu.

**Mr. Thomas (Moncton):** Vous n'avez reçu aucune communication officielle?

**Mr. Jamieson:** Non, nous confondons peut-être deux groupes différents. Je ne peux me fier qu'aux recommandations du comité fédéral-provincial.

**Mr. Thomas (Moncton):** C'est ce que je veux dire. Vous n'avez rien reçu du président de ce comité?

**Mr. Jamieson:** Non.

**Mr. Thomas (Moncton):** Il les a, et depuis quelque temps déjà.

Lorsque l'interdiction a été levée le 23 septembre 1969, ce geste était destiné à fournir des fonds pour subventionner les camionneurs. Un décret ministériel a permis de verser alors 5 millions de dollars. Était-ce un versement définitif? Y a-t-il eu d'autres montants versés depuis? Ces 5 millions constituaient une avance aux chemins de fer.

**Mr. Jamieson:** Aux chemins de fer?

**Mr. Thomas (Moncton):** Oui.

**Mr. Jamieson:** Je pense que cela met fin à l'interdiction. Je ne sais pas si tous les montants ont été versés, mais je suis sûr que l'interdiction dure encore.

**Mr. Thomas (Moncton):** Selon le décret c'était là le dernier paiement autorisé en vertu de cette avance de 5 millions.

**Mr. Jamieson:** Tout est réglementaire, si c'était indiqué.

**Mr. Thomas (Moncton):** Le Ministère avait estimé que le fonds nécessaire s'élèverait à environ 12 millions de dollars. Autrement dit, vous n'étiez pas autorisé à dépenser 12 millions. Les chemins de fer ont reçu 5 millions. Les subventions aux camionneurs se sont élevées à \$500,000, soit celles qui ont déjà été

## [Text]

have either been paid or under negotiation up to the end of December. If we allow another \$500,000 for the period to the end of March 23, when the freeze would normally have expired, then you are going to require \$1 million to pay the truck subsidies for that period. You will have paid out \$5 million and \$1 million—\$6 million in all. So there is \$6 million not used out that \$12 million which you normally would have spent if the freeze had been on. I am asking you if there is any way in which that \$6 million could be used under Section 6, which I know only applies to the inter subsidies, to provide special assistance to shippers in the area?

**Mr. Jamieson:** If we got recommendations—and I have said this repeatedly—I would hope that this committee, meaning the federal-provincial committee, would come forward with some proposals that would extend the benefits of any subsidy program to both marine and air modes. If we got recommendations along that line, then we would look at them most sympathetically, because it is part of my conviction that today, at least, the air mode, for instance, ought not to be excluded. There are many cases, in Newfoundland in particular, where the marine mode would make a significant difference. So one of the specifics that we asked them to examine was the extension of this form of subsidy to modes other than road and rail.

**Mr. Thomas (Moncton):** Could it be done under the existing Act or would it require new legislation?

**Mr. Jamieson:** I would need to look at those figures to see just what the position is. I am not altogether certain that the \$5 million to which you have referred as being a final payment to the railways has any relation to the assignment of funds covering outbound truck subsidies or road subsidies. But I would have to look into that.

**Mr. Thomas (Moncton):** Yes, it referred to truck subsidies.

**Mr. Jamieson:** Oh, yes, to truck subsidies, but, as I say, I do not know whether the \$5 million to which you referred was part of the package covered under the \$12 million.

**Mr. Thomas (Moncton):** But your Department would be prepared to look at a recommendation and consider proposals that the money—the \$6 million or whatever the saving is, the money that would normally have been spent if the freeze had stayed on its normal length of time to March 23, 1970—be provided

## [Interpretation]

versées ou qu'on était en train de négocier à la fin de décembre. Si nous accordons un autre \$500,000 pour la période allant jusqu'au 23 mars, alors que les restrictions seraient normalement expirées, les subventions aux camionneurs s'élèveraient à un million de dollars. Comme vous auriez déjà versé 5 millions, cela ferait \$6 million en tout. Ainsi, sur les 12 millions qui auraient normalement été dépensés si la restriction avait été maintenue, il y a 6 millions qui n'ont pas été dépensés. J'aime-rais savoir s'il n'y aurait pas moyen d'utiliser ces 6 millions de dollars selon les dispositions de l'article qui ne concerne que l'assistance donnée aux exportateurs?

**Mr. Jamieson:** Comme je l'ai dit très souvent, j'espère que le comité fédéral-provincial nous recommandera d'étendre les avantages de tout programme de subventions aux moyens de transport par eau et par air. Si les recommandations sont faites en ce sens, nous les étudierons avec empressement, parce que je suis convaincu que le transport aérien ne devrait pas être exclu. Il y a beaucoup de cas à Terre-Neuve par exemple, où les transports maritimes sont dans une situation très différente. Ainsi, un des aspects que nous avons commandé d'étudier est l'extension de cette forme de subvention aux moyens de transport autres que les transports routiers et les chemins de fer.

**Mr. Thomas (Moncton):** Est-ce possible en vertu de la loi actuelle et sera-t-il nécessaire d'adopter une nouvelle loi?

**Mr. Jamieson:** Il faudrait que j'étudie ces chiffres pour savoir ce qu'il en est. Je ne suis pas tout à fait certain que les 5 millions qui, selon vous, seraient le versement final aux chemins de fer, fassent partie de l'affectation des fonds destinés à couvrir les subventions aux camionneurs. Il faudrait que j'étudie la question.

**Mr. Thomas (Moncton):** Oui, je parlais de subventions aux camionneurs.

**Mr. Jamieson:** Oui, les subventions aux camionneurs. Mais comme je l'ai dit, je me demande si les 5 millions dont vous avez parlé font partie de la somme globale des 12 millions de dollars.

**Mr. Thomas (Moncton):** Cependant votre ministère serait disposé à étudier toutes recommandations et à considérer toutes propositions qui préconiseraient que l'argent, c'est-à-dire les 6 millions ou encore l'argent que vous auriez naturellement dépensé si la restriction avait duré jusqu'au 23 mars 1970,

[Texte]

ed for special assistance?

**Mr. Jamieson:** I repeat that I have, of course, to be bound by what Parliament authorizes us to do. This is what I would have to look into.

**Mr. Thomas (Moncton):** I think it requires special legislation.

**Mr. Jamieson:** It might, but as I say I would have to look at it in those terms.

**Mr. Thomas (Moncton):** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, I have several questions on a variety of subjects.

The whole nation, of course, was interested in the Arrow problem. One question that entered my mind in connection with this problem at the time arose from the fact that, in the United States, the Army Corps of Engineers gives assistance to other departments of government in a lot of areas. We also know that our Defence Department has their Emergency Measures Organization all over the nation and you yourself intimated that one of the scientists of the Defence Research Board is working with the committee that is studying this problem. Are any efforts at co-ordination between your Department and the Department of National Defence to set up an emergency services organization in which the facilities of both departments could be utilized together should similar situations arise again?

**Mr. Jamieson:** Yes, there is, Mr. Howe. And here I welcome the opportunity to pay a very great tribute to the Armed Forces for the incredibly good job they have done in the Chedabucto Bay area. The frogmen, the skin divers, or whatever the appropriate name is for them, have operated under incredibly bad conditions and have demonstrated not only a high degree of skill but a good deal of valour. They have been operating in pretty dangerous circumstances there. It is only through the efforts of the Armed Forces that we have been able to do as much as we have.

There is a continuing liaison between my Department and the Department of National Defence, not only in this particular case but in many other things as well. For instance, search and rescue. While this is the over-all responsibility of the Armed Services, our coastguard vessels and any of our marine facilities are made available to them automatically in the event of a tragedy or any

[Interprétation]

soit affecté à un programme spécial d'assistance.

**M. Jamieson:** Je répète que je dois m'en tenir aux limites imposées par le Parlement. C'est là la question que je voudrais étudier.

**M. Thomas (Moncton):** Je pense qu'il faut adopter une loi spéciale.

**M. Jamieson:** Peut-être, mais il faudrait que j'étudie la question de près.

**M. Thomas (Moncton):** Merci.

**Le président:** Monsieur Howe.

**M. Howe:** Monsieur le président, je voudrais poser plusieurs questions sur une variété de sujets.

Partout au pays on s'est intéressé, bien entendu, à la tragédie de l'Arrow. A cette occasion, je me suis demandé comment il se faisait que, aux États-Unis le génie militaire fournit très souvent son appui aux autres ministères du gouvernement. Pour sa part, notre ministère de la Défense possède une organisation des mesures d'urgence et vous avez dit vous-même qu'un des chercheurs du Conseil des recherches pour la défense collaborait avec le comité qui étudiait le problème. Quel genre de collaboration existe-t-il entre votre Ministère et le ministère de la Défense nationale pour établir une organisation des services d'urgence qui permettraient d'avoir recours aux moyens dont disposent les deux ministères si des situations semblables se répétaient?

**M. Jamieson:** Oui, les deux ministères collaborent et je profite de l'occasion pour remercier chaleureusement les forces armées du bon travail qu'elles ont exécuté dans la Baie Chedabucto. Leurs hommes grenouilles et leurs plongeurs ont travaillé dans des conditions très difficiles et ont prouvé qu'ils étaient compétents et valeureux. Parfois, le danger était réel. Ce n'est que grâce à la collaboration des forces armées que nous avons pu accomplir notre tâche.

Il existe un service de liaison permanent entre mon Ministère et celui de la Défense nationale qui n'a pas seulement fonctionné en cette circonstance particulière, mais dans bien d'autres instances également. Je peux mentionner par exemple les opérations de recherches et de sauvetage. Bien que toutes ces opérations relèvent des services de l'Armée, les navires de la Garde côtière et tous les

## [Text]

threat of any kind. So that the co-ordination is at quite a high level.

I think, as a result of our Arrow experience, that we will probably formalize it to a greater extent to deal with this kind of problem because we have, as I said earlier, learned a great deal from this experience and we would, I expect, through our co-ordinating efforts, have a contingency plan which could go into action immediately in the event of any future spill or comparable problem.

**Mr. Howe:** In this situation, besides using armed services personnel, did you use any of armed services vessels in the area?

• 1200

**Mr. Jamieson:** Yes. Whatever was necessary for the exercise was provided by the armed services; for instance, ground transportation and even some of the vessels that were used.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, I would like to ask one or two questions in connection with the proposed new Malton airport, or the airport in that area, and I would like to have the Minister's assurance that in considering the sites they will consider the site in my riding in Amaranth Township in the County of Dufferin. The comment was made that somebody will be sorry, and as this is an area that is not heavily populated you will not have a lot of people complaining to the extent that you would have in the more heavily populated areas. Also, you should be able to buy the land for a lot less money than would be the case in some areas and with the modern methods of transportation to and from airports that must be developed, a distance of 25, 30 or 40 miles will not make that much difference. Over the Christmas holidays I was asked by the officials in the area to once again bring this to your attention and I feel that the Committee that is investigating this matter should look into this area. This township contains 67,000 acres but there are only approximately 75 active farmers in that area, so it would not disturb the agricultural economy too much in that particular area. The land has been bought mainly by people from the City of Toronto, who come up there and make a weekend hideaway for themselves, horseback riding in the summer and skidooing, I presume, in the winter. Also, this has not been a depressed area—I do not like that word—but it has been a slow growth area and I feel that an installation of this kind,

## [Interpretation]

moyens dont nous disposons en mer sont mis automatiquement à leur disposition s'il survient une tragédie ou une menace quelconque. Il existe alors une excellente collaboration.

Par suite de l'accident du *Arrow*, il est probable que nous accroîtrions notre collaboration, afin de pouvoir faire face aux problèmes de ce genre; j'espère qu'en conjugeant nos efforts, nous pourrons mettre un plan d'urgence qui pourrait être appliqué immédiatement s'il survenait d'autres difficultés semblables.

**M. Howe:** En plus d'avoir eu recours au personnel des forces armées, avez-vous utilisé des navires de guerre dans ce secteur?

**Mr. Jamieson:** Oui. Tout le support nécessaire aux activités a été fourni par les services des forces armées. Ceci comprend, par exemple, le transport sur terre et même quelques navires furent utilisés.

**M. Howe:** M. le Président, j'aimerais poser une ou deux questions au sujet du futur aéroport de Malton ou de l'aéroport qu'on se propose d'y aménager. J'aimerais que le Ministre nous donne l'assurance que l'on envisage également un endroit situé dans ma circonscription, le canton Amaranth dans le comté de Dufferin. On a dit que cela ne plairait pas à tout le monde, puisque cette région n'est pas très peuplée. Il y aura beaucoup moins de gens qui se plaindront que si l'aéroport est aménagé dans des régions très peuplées. Les terrains vous coûteraient également beaucoup moins cher que dans d'autres régions. Comme on peut facilement organiser des moyens de transport de la ville à l'aéroport, il n'y a pas une grande différence entre une distance de 25, 30 ou 40 miles. Au cours du congé de Noël, les notables de la région m'ont encore demandé de vous soumettre la question et je pense que le comité qui étudie le problème devrait envisager la proposition touchant cette région. Le canton a une superficie de 67,000 acres, mais on y compte seulement environ 75 cultivateurs actifs de sorte que la présence d'un aéroport ne nuirait pas à l'économie agricole. Les terrains appartiennent présentement à des gens de la ville de Toronto qui y viennent durant les week-end, on y fait de l'équitation durant l'été et de la moto-neige durant l'hiver. Il ne s'agit pas d'une région sous-développée. Elle a connu une croissance plutôt lente et j'estime que l'aménagement d'un aéroport, avec tous les services que cela suppose, favoriserait grande-

## [Texte]

with the backup services that would have to be built and serviced, and so on, would give a tremendous impetus to the whole area.

**Mr. Jamieson:** I will certainly, as I have on previous occasions, take note of your representations. I may say to you and to the hon. members that I have deliberately and purposely avoided obtaining information with respect to the sites that are being examined because I do not want to know about them until the time comes for making a decision.

**Mr. Howe:** I can understand this situation because I know what will happen when the developers go into the area. The local people will not make a profit out of it, it will be . . .

**Mr. Jamieson:** That is correct.

**Mr. Howe:** . . . the city slickers who move in. This has already been happening in that area. Some of my real estate friends in that area have indicated that a lot of people have come in to try to get options on land in that area. Of course, this will happen wherever the airport is situated.

**Mr. Jamieson:** I can assure you that no decision has been made other than the decision I announced in the House some months ago; that is, that we are now down to an examination of about four or five sites in the region, but we have not refined it any further than that.

• 1205

**Mr. Howe:** There is another question which I would like to discuss with the Minister through you, Mr. Chairman. I am referring to the effect that these applications by the railroads for such a tremendous reduction in passenger service across Canada will have on the national picture. Mr. Chairman, having been involved in the hearing in Owen Sound recently which had to do with the part of northwestern Ontario from which I come, I feel that the Act that relates to this should be amended. I feel that the railroads are working under the umbrella of this Act in order to try to force the people of Canada to assist them with respect to their deficits and that they are not doing enough themselves to overcome these deficits.

I do not think the people of Canada realize the implications of the tremendous number of applications that are being put forward and I do not think that a wholesale application of this type should be countenanced. It looks to me as if they might have had something to do

## [Interprétation]

ment le développement économique de toute la région.

**M. Jamieson:** Je vais certainement prendre note de vos observations comme je l'ai déjà fait en d'autres occasions. Je puis révéler aussi aux membres du comité que j'évite délibérément de me renseigner au sujet des endroits possibles qui sont présentement à l'étude parce que je ne veux en être instruit que lorsque le moment sera venu de prendre une décision.

**M. Howe:** Je comprends très bien la situation, parce que je sais ce qui se passe lorsque l'on procède à l'aménagement d'une région. Les habitants de la région n'en tirent aucun avantage; ce sont . . .

**Mr. Jamieson:** C'est vrai.

**M. Howe:** . . . les escrocs des villes qui en profitent. C'est toujours ce qui est arrivé dans cette région. Quelques propriétaires fonciers de mes amis m'ont affirmé qu'il y avait énormément de gens qui pensaient obtenir des options sur les terrains dans cette région. Bien entendu, le problème sera le même, peu importe où sera situé l'aéroport.

**Mr. Jamieson:** Je puis vous assurer qu'il n'y a eu aucune décision de prise, sauf celle que j'ai annoncée à la Chambre il y a quelques mois. J'ai dit alors que nous étions en train d'examiner quatre ou cinq endroits de la région, mais aucune décision définitive n'a été prise.

**M. Howe:** J'aimerais également entretenir le Ministre d'une autre question, M. le président. J'aimerais savoir quels seront les effets à l'échelle nationale de la décision des sociétés de chemins de fer de réduire considérablement les services de voyageurs partout au Canada. Vu que j'ai participé à l'audience qui a eu lieu à Owen Sound dernièrement, où il était question de la région du nord-ouest de l'Ontario qui est la mienne, j'estime que la loi pertinente devrait être modifiée. Je pense que les chemins de fer se prévalent de cette loi pour obliger les citoyens du Canada à combler leur déficit, alors qu'ils ne font pas tout ce qu'ils peuvent pour faire disparaître ces déficits.

Je ne pense pas que nos compatriotes se rendent compte de ce que signifie le très grand nombre de demandes qui sont faites à cet égard et je ne pense pas qu'on doive y faire droit. On dirait qu'ils ont contribué à la rédaction de la loi qui les concerne et il

## [Text]

with writing the legislation under which they are working and it looks like a case where some type of collusion has accrued some place. It was the most frustrating experience I ever went through. Mr. Turner was there and he felt as I did about it. We could not discuss anything with regard to the profit the railways were making in any of their services in that particular area. The people are paying enough for freight and express services. The railways should not get all the cream, they should get some of the skim milk as well. I am probably making too much a statement, Mr. Chairman. However, Mr. Minister, I think this is something that deserves investigating by yourself and by your Department.

I have before me an editorial that was published in the *Ottawa Citizen* under date of November 12. This is approximately the time when the first applications were made by the railroads to have these hearings all across Canada. I would like to read into the record, Mr. Chairman, one or two things that were said in this editorial:

Rail service? The best way is to go by bus. So the CPR and CNR would like to cut their passenger service.

Have they not been doing that for the past 10 years? Take the Ottawa-Montreal local trains. CN used to run a Friday evening train at 5 p.m. to Montreal; also Sunday evening from Montreal, arriving in Ottawa at 9.30.

Great service—trains crowded, standing room only.

CN policy—move the train time to 4 p.m. Friday, workers cannot make it.

In other words, they changed their schedule to such an extent that the majority of people who were travelling on Friday could not reach that train on time. To continue:

Sunday evening, have train arrive in Ottawa at 11.30 p.m. Bus service poor after 12 midnight, so more and more turn to car pools. Score for CNR.

Mr. Chairman and Mr. Minister, this is nothing new. This sort of thing has been happening in my area not just for 10 years but for 20 years. I inferred to the Chairman that we felt that although Newfoundland made the first application, we were the first mainland

## [Interpretation]

semblé qu'ils se sont donné le mot pour agir ensemble. Cette audience a été une très dure expérience et M. Turner qui était là était du même avis que moi. Nous ne pouvions discuter des bénéfices que réalisaient les chemins de fer dans l'un ou l'autre de leurs services. Les gens payent assez cher pour les services de marchandise et de messagerie et les chemins de fer ne devraient pas goûter seulement à la crème, ils devraient également goûter au petit lait. Mon discours ressemble plutôt à un exposé, monsieur le président. Cependant, monsieur le ministre, je crois que vous et votre ministère devriez enquêter à ce sujet.

J'ai devant moi l'éditorial de l'*Ottawa Citizen* qui a paru le 12 novembre. A ce moment-là, les chemins de fer avaient demandé à être entendus en audience par tout le pays. Permettez-moi de lire, monsieur le président, un ou deux passages de cet éditorial:

Les services ferroviaires? La meilleure façon de voyager est de prendre l'autobus. Ainsi, le CP et le CN veulent diminuer leur service voyageur.

N'est-ce pas ce qu'ils ont fait au cours des dix dernières années? Prenons le cas des trains entre Ottawa et Montréal. Le CN avait mis à son horaire, le vendredi soir à cinq heures, un train en direction de Montréal. Un autre partait de Montréal le dimanche soir et arrivait à Ottawa à 9 heures 30 minutes.

Le service? Des wagons bondés... il fallait voyager debout.

Politique du CN? Le départ du train fut avancé à quatre heures le vendredi de sorte que le travailleur ne puisse le prendre.

Autrement dit, ils ont modifié leur horaire de telle façon que la grande majorité des personnes qui voyagent le vendredi ne pouvaient se rendre à la gare à temps. Je continue de lire l'éditorial.

Le dimanche soir, le train entre en gare à 11 heures 30 minutes. Le service d'autobus étant minable après minuit, la plupart des gens ont pris l'habitude de voyager en voiture par groupe. Bravo pour le CN!

Monsieur le président, monsieur le ministre, il n'y a rien de nouveau là-dedans. Les mêmes choses se sont produites dans ma région depuis 10 ou même 20 ans. Bien que la première demande nous soit parvenue de Terre Neuve, c'était la première audience que nou-

## Texte]

rea where there was a hearing, and that the Chairman and his Committee should be very careful about the decision they hand down because, in view of the tremendous number of applications from all across Canada, this does not just have to do with the part of Western Ontario to which I belong, it has to do with the whole nation. So, Mr. Chairman and Mr. Minister, I sincerely hope that you will take a look at this particular piece of legislation. I am now making a speech that I was going to make in the House, but I cannot help being disturbed about this because in that part of the MacPherson report that had to do with passenger service this statement was made:

One of these effects, perhaps the most important one, is the railways' continuing need of revenues to cover deficits incurred because of the apparent inability of railway management to slough off the historical, traditional and institutional obligation to provide passenger services.

In my opinion this is a terrible thing. It gives the railways the opportunity to avoid their historical, traditional and institutional obligations to the Canadian people. At the time these railroads were built the railway companies received a lot of gratuities by way of land as well as through financial assistance. So, I wish to ask this question, Mr. Minister. Will you please look at this legislation with a view to the possibility of amending it so that the railways cannot operate under the umbrella of a piece of legislation that I do not think is fair and just.

**Mr. Jamieson:** Mr. Howe through Mr. Chairman, as you yourself have said, this is not a new issue. It is one which has been discussed almost continuously for the last decade or so. The National Transportation Act, which was discussed at great length in this room when I was a member of the Transport Committee, in fact, was felt to provide the necessary safeguards. I do not know what the motivation of the railways was in looking for such mass abandonments. I have every reason to suspect that they did not anticipate that all of these would be granted. I think in the case of CPR, which literally applied...

**Mr. Howe:** I am glad you have your suspicions.

**Mr. Jamieson:** ...to every passenger train in Canada, it was purely a matter of getting this before the Commission to determine which routes ought to be subsidized and which ought not, and the procedures

## [Interprétation]

tenions sur le continent et j'ai conclu que le président et le comité devraient peser soigneusement leur décision puisque les demandes de cette sorte parviendraient de partout au Canada et non seulement de cette partie de l'ouest de l'Ontario. Messieurs, j'espère que l'on étudiera soigneusement cette mesure législative.

Je suis en train de répéter le discours que je voulais faire à la Chambre et je ne puis m'empêcher d'être préoccupé par cette question en me rappelant ce qu'on disait dans le rapport MacPherson au sujet des services de voyageurs:

Un de ces résultats, peut-être le plus important, est le besoin incessant de revenus pour couvrir le déficit des chemins de fer provenant de l'incapacité évidente des chemins de fer de se défaire de leur obligation historique, traditionnelle et institutionnelle à l'égard des services de voyageurs.

A mon avis, cette phrase est pleine de conséquences. Elle donne aux chemins de fer la chance de ne pas remplir leurs obligations historiques, traditionnelles et institutionnelles à l'égard du peuple canadien. Au moment où les sociétés ferroviaires étaient à construire les voies ferrées, elles ont reçu toutes sortes de gratifications en terrains ou en appui financier. J'aimerais donc poser cette question, monsieur le ministre: auriez-vous l'obligeance d'envisager la modification de cette mesure législative, afin que les chemins de fer n'exploitent plus à l'ombre de cette loi qui ne me paraît pas juste et équitable.

**M. Jamieson:** Comme vous l'avez dit M. Howe, le problème est loin d'être nouveau. On en a discuté continuellement depuis environ dix ans. La loi nationale sur le transport dont l'on a beaucoup discutée ici même alors que j'étais membre du Comité des transports, fournit la sauvegarde nécessaire. Je ne sais pas ce qui incite les chemins de fer à vouloir abandonner leur service. Ils doivent s'attendre à ce que toutes leurs demandes ne soit pas accordées. Dans le cas du CPR par exemple, dont la demande touche littéralement .

**Mr. Howe:** Je suis heureux que vous ayez des soupçons.

**Mr. Jamieson:** ...pour chaque train de voyageurs au Canada, cette société désirait agir avant que la Commission ne détermine quelles devaient être les routes qui devaient être subventionnées. Vous dites avoir été

## [Text]

are there. You say you found them frustrating. That may be; I was not at the hearing. However, I can assure you that in so far as the recommendations of the Committee are concerned, when they are brought forward we will be looking at them sympathetically. There is a provision, of course, for a subsidy payment in the event of a service being deemed to be necessary in the public interest.

As for amending the National Transportation Act, there is no doubt that as time goes by this legislation will require amendment. There are certain areas of it that we are looking at right now, and I think what we will have to do in the case of a rail line abandonment is to let the proper legal procedures continue and to see then what the ultimate decision and recommendation is.

In other words, it is a matter which, in the last analysis, is subject to appeal to the Governor in Council, and there are also cases where the Commission can recommend the very substantial subsidies I have mentioned in order to keep a rail service going. So I hope—and I have had the assurance of the CTC—that they will in all cases hold public hearings. As I say, I think all that is possible now is to await the outcome of those and see what the nature of the recommendations is that are brought forward.

**Mr. Howe:** I am sorry if I am imposing, Mr. Chairman, but I have one further comment. It is rather interesting, Mr. Minister, to note that the Province of Alberta, the Province of Saskatchewan, the Province of Manitoba and the Province of Ontario—provincial governments—were all at this particular hearing, and I felt it was a guinea-pig, an area where the decisions made were going to have an effect probably on the whole nation.

There is one other question that we are particularly interested in, and that is the question of pollution and car pollution. We had quite a discussion about this in the House the other day. I think one of the reasons that the provincial governments are a little disturbed is that additional passenger cars might come into the central part of the cities if some railway service is reduced. And I think this is another area we have to look at.

**Mr. Jamieson:** I do not dispute this. What we must do in terms of urban studies, and indeed of the whole transportation complex, is to take a broad look at it and see what some of the implications are. The costs in the next decade or so of providing various forms of mass transit are frightening. They are in the billions of dollars.

## [Interpretation]

déçu. C'est peut-être vrai, je n'ai pas assisté à l'audience. Cependant, je peux vous assurer que nous étudierons les recommandations du comité et que nous le ferons attentivement. Il est question, bien entendu, de verser une subvention dans les cas où un service sera jugé nécessaire à l'intérêt général.

Il n'y a aucun doute que le moment est venu de modifier la loi nationale sur les transports. Nous sommes déjà en train d'étudier certaines parties et pour ce qui est des demandes d'abandon, je pense que le mieux est de laisser les choses suivre la procédure normale et d'analyser ensuite la décision et les recommandations.

En définitive, le problème relève ultimement du gouverneur en conseil et, dans certains cas, la Commission peut recommander l'versement d'une subvention importante à un service d'intérêt public. Comme nous l'avons assuré la Commission des transports, j'espère que toutes les audiences seront publiques. Tout ce que nous pouvons faire maintenant est d'attendre les résultats de cette audience et d'étudier ensuite les recommandations qui en résulteront.

**M. Howe:** Je me permets, monsieur le président, de faire un autre commentaire. Il est assez intéressant de noter, M. le ministre, qu'les gouvernements provinciaux de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba et de l'Ontario étaient représentés à cette audience. J'estime que les décisions qui en découleront affecteront vraisemblablement toute la nation.

Il y a une autre question que je voudrais soulever, c'est la question de la pollution, de la pollution causée par les automobiles. Nous avons discuté assez longuement l'autre jour à la Chambre. Une des raisons pour lesquelles les gouvernements provinciaux semblent s'intéresser, c'est qu'éventuellement la suppression de certains services ferroviaires amènerait beaucoup plus de voitures particulières dans les centres villes. C'est un aspect du problème que nous devons également étudier.

**Mr. Jamieson:** Je suis parfaitement d'accord et je dois dire que nous devons étudier l'ensemble du système de transport et prévoir toutes les conséquences de la suppression de ces services dans le milieu urbain. Les coûts d'aménagement de divers modes de transport en commun nécessaires au cours des dix prochaines années sont fantastiques. Ils sont de l'ordre de milliards de dollars.

## [Texte]

The City of Toronto alone, for example, will need many, many hundreds of millions of dollars.

The problem is going to be whether you can continue to support such a service. Regardless of whatever collusion there may have been on the part of the railways or whatever deliberate efforts there may have been on the part of the railways, one cannot deny that the growth of the automobile, that is in its ownership by individuals, has changed the transportation patterns enormously; and also, of course, the growth of air travel, so that whatever the reasons for it are, as I mentioned in an earlier statement I believe before this Committee, 70 per cent of all people movements, if you like, are by automobile.

**Mr. Howe:** I thought it was close to 85 per cent.

**Mr. Jamieson:** I am talking about intercity traffic and so on. Only about 3 per cent is by rail. Even if there was an enhancing of the rail mode, it is very questionable whether that 3 per cent could be increased significantly.

I think what we have to look at is something quite different, and that is less conventional forms of rail transport. For example, there is a good deal of study being undertaken now in my Department on the matter of what is known as land ferries, and this is a relatively new idea where, instead of driving the total distance, a train in effect becomes a ferry between two inland points, with the car going on with the driver and coming off at the other end.

• 1205

So we have to consider this kind of technology. There is the matter of what is known as air-cushioned vehicles; the aero train is another development. So I do not hold out personally, to be frank, a great deal of hope for the future of the conventional train over fairly long distances. Commuters, yes. But over fairly long distances, I think that the conventional train is probably destined to go down in terms of public preference, but that does not eliminate the land mode. In other words, there are other forms of land transportation, faster, more comfortable, that can be introduced, and it is in this direction that we are aiming our research at the present time.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, in that connection, with regard to research, it is rather interesting to note that the railroads have not

## [Interprétation]

Par exemple, la ville de Toronto aura besoin de plusieurs centaines de millions de dollars.

Il faut donc décider si nous allons continuer de subventionner tel genre de service. Sans tenir compte de la connivence qui peut exister chez les sociétés ferroviaires vis-à-vis des efforts délibérés qu'elles peuvent faire, on ne peut nier que la croissance sans précédent du nombre d'automobiles a modifié considérablement l'aspect du problème du transport. Sans parler de l'accroissement des transports aériens, il en résulte, comme je l'ai dit précédemment devant votre comité je crois, que 70 p. 100 des personnes qui ont à se déplacer ont recours à l'automobile.

**M. Howe:** Je pensais que c'était près de 85 p. 100.

**M. Jamieson:** Je parle du trafic interurbain. Environ 3 p. 100 seulement de ce trafic est constitué par les chemins de fer. Même si l'on encourageait le transport par chemins de fer, on peut douter que cette proportion pourrait être considérablement accrue.

Je pense que nous devons envisager le problème sous un aspect différent et moins conventionnel. C'est ainsi que mon Ministère étudie présentement un système qui fonctionne au moyen de transbordeurs—dont l'idée est assez nouvelle qui consiste à transporter par chemins de fer, entre deux points donnés, les voitures particulières avec leurs passagers qui montent sur le train à un endroit et en descendent à l'autre.

Nous devons également étudier une autre technique de transport. Que les moyens de transport par véhicules à coussin d'air, autrement dit aéro-train. Je dirais franchement que j'entretiens personnellement peu d'espoir pour l'avenir du train actuel, sur le plan du transport à longue distance. Pour les transports de banlieu, ça va, mais pour ce qui est des distances assez longues, j'estime que le train ordinaire perdra la faveur du public, ce qui n'implique pas que le mode de transport terrestre doive disparaître complètement. Autrement dit, il existe d'autres modes de transport terrestre, plus rapide, plus confortables et les recherches que nous avons entreprises ont comme objectif la mise au point de ce moyen idéal.

**Mr. Howe:** Monsieur le président, justement pour ce qui est des recherches, il est plutôt intéressant de remarquer que les sociétés fer-

## [Text]

done any research in passenger travelling, and I refer to the network of branch lines all over this nation which are only used perhaps 5 per cent of the time, but I did take the time to call up General Motors Coach Division, and I find that they are doing research on some type of bus with a flanged wheel that can be used on this.

**Mr. Jamieson:** This is the kind of thing I was mentioning.

**Mr. Howe:** I think we should have both. It seems an economic piece of stupidity to have our provincial governments spending so much on their highways and these branch lines maintained only for carload lots once every 2 days or so, and in some areas not being used, and I feel there has to be more research into the possibility of getting the LCL and the express business back onto the rails and getting some of these passengers back on the rails who would prefer to ride on the train to the cities if only it was convenient and comfortable.

**Mr. Jamieson:** I think those two qualifications at the end are really the gut issue, plus public preference anyway. If there is a demonstrable upsurge of interest in rail traffic, then not only would we be inclined to encourage it but I think that also the railways themselves would respond.

**Mr. Howe:** Mr. Minister, it is not going to be demonstrable until it is made convenient and comfortable.

**Mr. Jamieson:** I think it is a question of what constitutes "convenient and comfortable".

**Mr. Howe:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Allmand.

**Mr. Allmand:** Mr. Minister, this morning when Mr. McCleave was asking his questions about the *Arrow*, he asked some questions about the possibility of prosecuting claims against the Onassis interests, who own the *Arrow*, and you mentioned the difficulties in doing this, in seizing ships and so forth.

At the present time, we have the proposed Federal Court Act, which has just passed second reading and which is now before the Standing Committee on Justice and Legal Affairs. Only yesterday I found out from experts in admiralty law that there are very real gaps in that proposed act and that it does not protect cargo people or cases of pollution. In other words, the law in the Exchequer

## [Interpretation]

roviaires n'ont entrepris aucune recherche en ce sens. On n'utilise présentement qu'environ 5 p. 100 du réseau de toutes les voies secondaires au pays et, lorsque je me suis renseigné auprès de la division des voitures de chemins de fer de la General Motors, on m'a dit qu'ils étaient en train d'étudier une sorte d'autobus qui auraient des roues à rebord qui pourrait circuler sur ce réseau.

**Mr. Jamieson:** C'est le genre de choses dont je parlais tantôt.

**Mr. Howe:** Nous devrions utiliser deux genres de transport. Il paraît inconcevable du point de vue économique que les gouvernements provinciaux dépensent de très fortes sommes pour entretenir et aménager les routes et que ces voies secondaires ne servent qu'une fois en deux jours même ne servent pas du tout. J'estime que l'on devrait remettre aux chemins de fer les expéditions de détail et le service des messageries et mettre à la disposition des gens un service ferroviaire qui leur permettrait de venir en ville en utilisant un moyen sûr et confortable.

**Mr. Jamieson:** Je pense que ce que vous dites là constitue la clé du problème en plus de la faveur du public. Si le transport ferroviaire connaissait une popularité soudaine non seulement nous serions disposés à l'encourager, mais je pense que les sociétés ferroviaires elles-mêmes le feraient.

**Mr. Howe:** M. le ministre, la chose ne sera pas possible avant que ce service ne soit sûr et confortable.

**Mr. Jamieson:** La question est de définir ce qui constitue un service sûr et confortable.

**Mr. Howe:** Merci monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Allmand.

**Mr. Allmand:** Monsieur le ministre, lorsque monsieur McCleave s'est renseigné ce matin au sujet du *Arrow*, il a demandé s'il était possible d'entreprendre des poursuites contre les entreprises Onassis, propriétaires de l'*Arrow*, et vous avez répondu qu'il était difficile de faire quoique ce soit, de saisir les navires par exemple.

Nous avons présentement un projet de loi sur les tribunaux fédéraux, qui vient tout juste de subir la deuxième lecture et que le comité permanent de la justice et des questions juridiques est en train d'étudier. Des experts en droit maritime nauticulaire disent que le projet comportait une grave lacune puisqu'il ne protégeait en aucune façon les gens du navire et ne parlait

## [Texte]

Court Act which used to apply to admiralty and now is being transferred to this new act is law which was mainly for shipping nations and for shippers, and it is mostly the old British admiralty law. Now at this point, when we have opened up the admiralty law and opened up the admiralty court in transferring that jurisdiction to the new Federal court, I was going to ask you whether the officials of your Department have been in touch with the Minister of Justice to see if we can put provisions in that law to give jurisdiction to the Canadian courts to seize ships—not only the ship that caused the pollution but also sister ships; whether we can have jurisdiction on outgoing ships as well as incoming ships and all the powers necessary in our courts to protect us for pollution purposes and also for cargo purposes. Not too many of us in this House are experts in admiralty law, and only yesterday did this whole gap in that particular statute come to my attention, and I immediately got in touch with the Minister of Justice. I am wondering if you and your officials have been in touch or will be in touch to see if something can be done before we completely pass that law.

**Mr. Jamieson:** Yes. I will be glad to. We already have had conversations and consultations with the Department of Justice. I am sure that someone here is taking note of your specific references to it and we will be glad to amplify and support and endorse your views in this matter.

I think the issue that we are concerned about is not so much our ability to get an identifiable culprit, if you like, or to identify the responsible party and even to get a judgment as to damages. Our problem is of collecting once we have that decision.

Even in the case of the *Arrow*, for example, and even if all of the mechanisms were available to us to seize ships or sister ships, as you have outlined, the shipping combines or the shipping companies tend to break up their organizations into relatively small units.

For instance, the company that owned the *Arrow* owns only one other ship. Indirectly it is owned by a very large international corporation, but this particular company and, therefore, its liabilities are limited by the fact that they have only one other ship.

One of the ways that we are looking at, particularly in terms of pollution in coastal waters caused by vessels with cargoes des-

## [Interprétation]

pas des cas de pollution. Autrement dit, les dispositions de la loi sur la Cour de l'Echiquier sont maintenant insérées dans le nouveau projet de loi visant essentiellement les pays exportateurs et pour les exportateurs eux-mêmes et reprenant à peu près les mêmes termes de l'ancienne loi de la marine britannique. Lorsque nous avons créé la loi sur l'amirauté et institué le tribunal maritime en transférant cette juridiction au nouveau tribunal fédéral, j'aurais aimé vous demander si les fonctionnaires de votre ministère ont demandé au ministre de la justice si l'on pouvait insérer dans cette loi des dispositions permettant aux tribunaux canadiens de confisquer non seulement le navire qui cause la pollution, mais aussi les bâtiments appartenant à la même compagnie. Si nous pouvions avoir autorité sur les navires qui entrent et qui sortent ici, nos tribunaux ne pourraient pas avoir les pouvoirs nécessaires pour nous mettre à l'abri de la pollution. Peu d'entre nous connaissent la loi de l'amirauté et ce n'est qu'hier que je me suis rendu compte des lacunes de cette loi et j'en ai parlé tout de suite au ministre de la justice. Je voudrais savoir si vous-même ou vos fonctionnaires essayent de savoir ce qu'il y aurait lieu d'améliorer avant que la loi ne soit adoptée.

**M. Jamieson:** Oui. Je serais heureux de le faire. Nous avons déjà entrepris des conversations et des consultations avec le ministère de la justice. Je suis certain qu'il y a quelqu'un qui prend note de vos observations et nous serons heureux de compléter et d'appuyer vos vues sur le sujet.

Je pense que la question qui nous intéresse n'est pas tellement la possibilité de trouver un coupable identifiable ou d'identifier la partie responsable ou même de savoir qui devrait payer les dommages. Le problème est de faire exécuter ensuite la décision.

Dans le cas de l'*Arrow*, par exemple, même si nous avions disposé de tous les pouvoirs nécessaires pour confisquer ce navire et les navires appartenant à la même société, il faut se rappeler que les grandes entreprises maritimes prennent la précaution de subdiviser leur organisation en unités relativement petites.

Le *Arrow* appartient à une compagnie qui ne possède qu'un seul autre navire. En réalité, c'est la propriété d'une très grande corporation internationale, mais cette compagnie n'a qu'une responsabilité plutôt limitée due au fait qu'elle ne possède qu'un seul autre navire.

L'un des aspects que nous considérons en ce moment en fonction de la pollution des eaux côtières causée par des cargaisons en destina-

## [Text]

tined for Canadian ports is that in all such cases there is some Canadian entity that is involved in that transaction. Therefore, we are looking at the possibility of involving that agency, whatever it happens to be, in the over-all liability and responsibility. I met yesterday with the Minister who is known in the U.K. as the President of the Board of Trade and we discussed their problem in terms of the *Torrey Canyon*. They ultimately found a ship which was owned by the same company, but they had to go to Hong Kong to find it and that company, too, had a limitation as a result of this technique that I have outlined.

So it is a question either of having some ability to require the importer or some agency within Canada to involve them in its so that you can be sure of having somebody to assess or of establishing some form of levy against all noxious cargoes which would form the basis of a fund for this kind of thing. This is being done in some places and has been proposed in the State of Maine, for instance. In other words, you would not have to employ the techniques you have outlined of establishing legal responsibility and the like in each individual case, but every cargo entering Canadian ports would have an assessment levied against it which would develop into a fund out of which liabilities then would be paid. These are two of the alternatives that we are now examining.

**Mr. Allmand:** As I said and as you know, if a certain law has been before Parliament, has been amended and the bill has been passed, it is very difficult to get the same thing before the House again, it may take another year or two years. When this expert was with me yesterday he pointed out how this new Canadian federal court will have jurisdiction over ships and that the types of jurisdiction that are given to the court for control, seizure and all kinds of things definitely favour, as does all the old maritime law, the shipping interests and not the cargo interests or the pollution interests. I would hope that perhaps just by simple amendments in three or four sections we could increase the jurisdiction of that court so that Canadians will be able to have jurisdiction through this court, this admiralty, the new Canada federal court, for shipping matters, for pollution from shipping and also for cargo because cargo is more of a Canadian interest than the shipping. We do not have much shipping, but we have a lot of cargo.

## [Interpretation]

tion de ports canadiens, c'est que, dans chacun de ces cas, il y a une entité canadienne qui est en cause dans cette transaction.

Par conséquent, nous étudions la possibilité d'obtenir la participation de cette agence pour assumer une partie de la responsabilité. J'ai rencontré, hier le Ministre du Commerce du Royaume-Uni, et nous avons discuté leurs problèmes en fonction du *Torrey Canyon*. Ils ont fini par trouver un navire appartenant à la même compagnie, mais ils ont dû aller à Hong Kong pour le trouver et cette compagnie aussi connaissait certaines restrictions résultant de cette technique dont je vous ai parlé.

Il s'agit de pouvoir exiger que l'importateur ou une agence, au Canada, s'en occupe et alors vous aurez quelqu'un pour faire l'évaluation, ou encore pour prélever une certaine cotisation de ces navires nuisibles et ainsi établir une caisse pour ce genre de chose. La chose se pratique en certains endroits et elle a été proposée dans l'État du Maine.

Vous n'auriez pas à utiliser les techniques dont vous avez parlé dans chacun des cas, mais chaque cargaison qui arrive dans un port canadien ferait l'objet d'une évaluation et devrait verser une cotisation dans une caisse qui servirait à payer les dommages. Voilà deux des solutions de rechange que nous étudions.

**M. Allmand:** Comme vous le savez, quand une loi est modifiée et que l'amendement est adopté par le Parlement, il est très difficile de revenir à la charge sur la même question. Il faudra peut-être un an ou deux avant de pouvoir le faire. Lorsque ce spécialiste était avec moi, hier, il m'a indiqué comment ce nouveau tribunal fédéral du Canada exercerait sa compétence sur les navires. Il m'a signalé aussi que le genre de compétence que les tribunaux exercent pour le contrôle et la saisie et autres aspects favorisent, comme toutes les anciennes lois maritimes, les intérêts des armateurs plutôt que la cargaison ou la pollution. J'ose espérer qu'en apportant quelques amendements à trois ou quatre articles nous pourrions étendre la juridiction de ces tribunaux, afin que les Canadiens puissent avoir la compétence, par l'entremise de ce tribunal, de cette amirauté, ce nouveau tribunal fédéral du Canada sur les questions de la navigation, de la pollution entraînée par la navigation et aussi sur les cargaisons qui sont beaucoup plus importantes pour le Canada que l'expédition. Notre navigation n'est pas considérable, mais nous avons beaucoup de cargos.

[Texte]

**Mr. Jamieson:** Yes.

**Mr. Allmand:** I would hope that you would try to get in touch with the Department of Justice on that Bill before it gets out of Committee.

**Mr. Jamieson:** As I said, those talks have been going ahead, but I will escalate them on the basis of your representations and I will certainly see that these points are considered.

I might add, by the way, that we are also in the process of amending or drafting amendments to our old Maritime Code to consolidate a tremendous amount of related legislation which has been enacted at various times and we are trying to put this into a single, more modern and meaningful package.

**Mr. Allmand:** On another point with respect to your new ministry system, in the proposal that you put to us about a month ago, you suggested the establishment of port authorities and on Tuesday we had officials here from the National Harbours Board at which time I brought up many problems relating to the Port of Montreal. I wonder if you could give the Committee a progress report on how you are advancing towards the establishment of port authorities and the changing of the National Harbours Board legislation. Does this include intensive studies of the Manning Report on Harbour Administration and what are your plans in this respect? What is your timetable for this year?

• 1225

**Mr. Jamieson:** I will try to be as brief as I can in answering your questions, Mr. Allmand. The Marine Administration, which we are now in the process of setting up, will have over-all responsibility for each of those matters which comes under the Department of Transport and relates to the marine mode. Within the Marine Administration we will establish a national agency. It may be known as the National Harbours Board or it may have some new name. Essentially, what we are seeking here is a national fully-representative body that would have representation from each of the regions of Canada, let us say, the West, the Central Region, Quebec and the St. Lawrence, and the Atlantic Provinces. Now, this would be the policy-making over-all body; it would have total responsibility across the country, but that responsibility would be limited to commercial ports. In other words, what we are trying to do is to avoid bringing into this agency the more than 3,000 harbours of one kind or another which

[Interprétation]

**M. Jamieson:** Oui.

**M. Allmand:** Vous pourriez communiquer avec le ministère de la Justice au sujet de ce projet de loi avant que le Comité ait terminé ses délibérations.

**M. Jamieson:** Ces pourparlers se poursuivent, mais, à la suite de vos instances, je vais voir à ce que l'on prenne note de vos observations.

Je tiens à ajouter que nous sommes à modifier, ou plutôt à rédiger des amendements à notre vieux Code maritime en vue de condenser certaines lois qui ont été mises en vigueur à différents moments. Nous essayons d'en faire un code compact, moderne et pratique.

**M. Allmand:** En ce qui concerne votre nouveau régime ministériel dans cette proposition dont vous nous avez parlé il y a environ un mois, vous avez proposé l'établissement d'une autorité portuaire, et...mardi, nous avons entendu les témoignages des représentants du Conseil des ports nationaux et je leur ai signalé certains problèmes que présente le port de Montréal. Ne pourriez-vous pas mettre le Comité au courant de l'état de la question et nous faire part de vos progrès dans l'établissement d'autorités portuaires ainsi que dans la modification de la loi sur le Conseil des ports nationaux. Vous adonnez-vous à des études importantes du Rapport Manning sur l'administration portuaire? Quels sont vos plans là-dessus? Quel est votre programme pour cette année?

**M. Jamieson:** J'essaierai d'être le plus bref possible en réponse à votre question, monsieur Allmand. L'administration de la marine que nous sommes à établir assumera la responsabilité d'ensemble pour chacune de ces questions qui relèvent du ministère des Transports et qui a trait au mode de transport maritime. Au sein de l'administration maritime, nous établirons une agence nationale qui sera peut-être connue sous le nom de Conseil des ports nationaux ou autre. Nous essayons d'avoir un organisme national vraiment représentatif qui comprendrait des représentants de chacune des régions du Canada, l'Ouest, les régions centrales, le Québec et le Saint-Laurent et les provinces de l'Atlantique. Ce serait donc l'organe de décision qui assumerait la responsabilité pour toute l'étendue du pays mais cette responsabilité se limitera aux ports commerciaux. Nous ne voulons pas inclure dans l'orbite de cette agence les 3,000 ports et plus qui relèvent du ministère des Transports. Cet

[Text]

come under the Department of Transport and their primary concern would be with the relatively small number of ports that have either a commercial presence now or a commercial potential. For instance, 75 per cent of all of the traffic flowing in and out of Canada moves through 13 ports—75 per cent and 13 ports.

This agency would have an over-all responsibility in terms of harbours, but in individual cases and particularly in these 13 with perhaps another 7, 8 or whatever the total may turn out to be added, we are quite prepared to consider the idea of management commissions, committees, port authorities or whatever name you wish to give them and their responsibility would be essentially to run the harbour. If I can use an analogy from business, the national board to which I have referred, might be described as the Board of Directors, it might be described as sort of the shareholders because they would have custody of all federal properties. Underneath them you would have your managers and your management groups.

The problem with it is that I now have reached the conclusion that it is unwise to try for uniformity across Canada in terms of these management groups; that the situation in Montreal may be, and I am prepared to say is, quite different than in Vancouver, but the principle is there. What we want to establish is a high level of local involvement, local decision-making on the operation of the ports themselves.

**Mr. Allmand:** Would this mean more local autonomy in management than now exists under the port manager and the National Harbours Board?

**Mr. Jamieson:** Yes, that certainly is our intention. The problem is that inevitably in any port there are a very large number of interests who have a great deal in conflict. There is a conflict of interest in terms of their own operations. You know, shippers are quite different in what they want from, let us say, stevedoring firms and so on throughout that whole mix and whether or not we can devise a formula that will ensure that all of these are represented equitably is, I think, largely a matter for them to decide. In other words, I have said in all of the major ports, "Give us your recommendations on how you think this management group should be established". It is there, I think, that the proposal tends to fall down because they find it exceedingly difficult to get together.

[Interpretation]

organisme s'occuperait plutôt des quelques ports d'aspect commercial ou de ceux qui offrent des possibilités sur le plan commercial. Ainsi, 75 p. 100 du trafic qui arrive ou qui sort du Canada se fait par le truchement de treize ports—75 p. 100 du trafic dans treize ports.

Cette agence assumerait la responsabilité de l'ensemble des ports, mais dans les cas particuliers et spécialement pour ces treize ports auxquels nous en ajouterons peut-être sept ou huit autres, nous songeons à une commission d'administration, à des comités ou des autorités portuaires dont la responsabilité serait principalement d'administrer le port. Cet organisme national pourrait être décrété comme le Conseil d'administration car ses membres seraient en quelque sorte des actionnaires puisqu'ils auraient la garde de toutes les propriétés fédérales. Les directeurs et les groupes de gérance relèveraient d'eux.

Le problème c'est qu'il n'est pas sage de chercher l'uniformité par tout le pays en ce qui concerne ces différents groupes d'administration. La situation à Montréal est bien différente de celle de Vancouver, mais le principe est là. Ce que nous voulons établir, c'est un niveau très élevé de participation locale pour ce qui est des décisions à prendre pour l'administration des ports eux-mêmes.

**M. Allmand:** Est-ce que cela signifie une autonomie locale plus grande que celle qui existe maintenant sous le régime des directeurs des ports et du Conseil des ports nationaux?

**Mr. Jamieson:** Oui, c'est sûrement là notre intention. Le problème c'est que, inévitablement, dans tous les ports, il y a toujours un très grand nombre d'intérêts qui viennent en conflit. Il y a donc conflit d'intérêts en fonction de leurs propres opérations. Les armateurs n'ont pas les mêmes exigences, disons, que les compagnies d'arrimage et que nous puissions établir une formule pour assurer une représentation équitable, relève en grande partie, de leur propre décision. J'ai demandé à tous les grands ports de nous indiquer la meilleure façon d'établir ce groupe d'administration. C'est là que cette proposition échoue car il leur est très difficile de s'entendre.

## [Texte]

**Mr. Allmand:** Have you received any recommendations yet from Montreal on this particular thing?

**Mr. Jamieson:** Not in any formal sense of saying, "In response to your request this is what we suggest". I have met with the Port Council, I have met with the Shipping Federation and I have met, I think, with most of the key groups there. They have responded in a sense, in principle, saying that they like the idea of more local autonomy, but I do not think they yet have refined their thinking enough that they are able to come forward with specific suggestions. However, we will have to have these within a comparatively short time because the paper has to proceed, of course.

**Mr. Allmand:** Did you say the paper has to be proceeded with?

**Mr. Jamieson:** Yes, but what I should have said was that I have to come up with something in the way of a set of proposals. Now, whether they would go out in the form of a White Paper or whether we would simply draft an act or a bill to see what the response would be to it, I could not say right now, but what I want to ensure is that we do not act unilaterally and impose a system without having given each one of these groups adequate opportunity to be heard and to make their recommendations. So this is where I am, in a sense, stuck at the moment.

• 1230

Basically what I have said to you is that I have asked the individual port agencies of one kind and another to let me know what they think and so far the response has not been all that clear-cut, if you like. Perhaps I may be expecting too much because of this conflict of interest I mentioned.

**Mr. Allmand:** Mr. Chairman, I have some more questions, but I do not know when you want to adjourn for lunch.

**The Chairman:** Would you like to be put on the second round? We intend to adjourn at 12.30 p.m.

**Mr. Allmand:** I would like to continue at least with one other question after lunch, or do you want me to ask another question now?

**The Chairman:** You go ahead.

**Mr. Allmand:** I was going to ask questions with respect to air traffic, Mr. Jamieson. I see in the statement you gave us this morning that you have added 315 men to air traffic

## [Interprétation]

**M. Allmand:** Est-ce que vous avez reçu des recommandations du port de Montréal à cet égard?

**M. Jamieson:** Pas officiellement, disons, mais j'ai rencontré le Conseil du port et la Fédération des armateurs et j'ai rencontré aussi la plupart des principaux groupes. Ils ont réagi d'une certaine façon. En principe, ils aiment l'idée d'avoir une autonomie locale plus grande mais je ne crois pas qu'ils soient en mesure de formuler des propositions précises. Toutefois, il nous faudrait les avoir d'ici peu de temps car il faut nécessairement que le rapport progresse.

**M. Allmand:** Que le rapport progresse?

**M. Jamieson:** Oui, ce que j'aurais dû dire, c'est qu'il faut absolument que je présente un éventail de propositions. Qu'il s'agisse d'un Livre blanc ou d'un projet de loi pour voir quelle sera la réaction, je n'en sais rien, mais ce dont je veux m'assurer, c'est que nous n'agissons pas de façon unilatérale pour imposer un régime sans avoir donné à chacun de ces groupes l'occasion voulue de se faire entendre et de formuler ses recommandations. Voilà la difficulté à laquelle je me bute dans le moment.

En somme, je vous ai dit que j'avais demandé aux diverses agences portuaires de faire savoir de ce qu'ils pensent, mais jusqu'à présent, la réponse n'a pas été des plus précises. Je suis peut-être trop exigeant, vu ce conflit d'intérêt que j'ai mentionné.

**M. Allmand:** Monsieur le président, j'aurais d'autres questions à poser, mais je ne sais pas quand vous voulez lever la séance.

**Le président:** Voulez-vous qu'on vous inscrive pour la deuxième tournée? Nous avions l'intention de lever la séance à douze heures trente minutes.

**M. Allmand:** J'aimerais poser une autre question après le déjeuner ou voulez-vous que je la pose maintenant?

**Le président:** Allez-y.

**M. Allmand:** J'aimerais poser des questions au sujet du trafic aérien, monsieur le Ministre. Je vois dans la déclaration que vous nous avez présentée ce matin, que vous avez ajouté

[Text]

control in Canada, and that you have increased the budget by \$5.2 million. You give a forecast for passenger traffic in Montreal and Toronto for 1970. Have you projected figures for air traffic in Montreal and Toronto for 1970 or even up to 1980, not just in passengers but in freight, because I understand that air freight is growing even faster than air passengers?

**Mr. Jamieson:** We have it. It will take a few minutes to get it or perhaps you might permit me to do it after lunch for you. I will have the projections at all the major airports into the nineteen eighties for you.

**Mr. Allmand:** My follow-up question to that was: are our provisions for air traffic control increasing fast enough to meet the needs of the increased air traffic because we still hear complaints from the air traffic control associations? We have just seen a terrible slowdown and partial strike in the United States where they say that they are not being given the men, the budget or the equipment. As everybody knows, none of us want to be up in the air and feel that we are not being properly looked after.

Perhaps when you bring in those figures you could also show me what your projected budget is—I understand you work on a five-year projected budget—for air traffic control to meet those projected figures in expected traffic, both for air freight and air passengers?

My other related question is with respect to the St. Scholastique airport. Will construction start this summer? Will there be construction work done on the site, or are you still clearing that area?

**Mr. Jamieson:** There will be some construction this summer. It will begin of course, with clearing and the ground preparation. How far we get beyond that is problematical at the moment, but we will certainly proceed as rapidly as the land is acquired—I think that is just about completed now—and as the plans are drawn, the various blueprints and so on, for the different parts of the project. In other words, we have not changed our timing objectives and these called for a considerable amount of work in the current year. We are making budgetary provision for that as I noted in my initial remarks.

[Interpretation]

315 contrôleurs aériens au Canada et que vous avez augmenté le budget de 5.2 millions de dollars à cette fin. Vous nous donnez des prévisions sur le mouvement des passagers à Montréal et à Toronto pour 1970. Vous avez avancé des chiffres pour le trafic aérien à Montréal et à Toronto pour 1970 et même jusqu'à 1980, non seulement pour les voyageurs, mais pour les marchandises aussi car si j'ai bien compris, les cargos aériens augmentent encore plus rapidement que le nombre des passagers.

**Mr. Jamieson:** Nous les avons, oui, mais cela prendrait quelques minutes. Vous me permettriez peut-être de vous donner ces chiffres seulement cet après-midi? J'aurai les prévisions voulues pour tous les principaux aéroports jusque dans les années 80.

**Mr. Allmand:** Ma question complémentaire est la suivante. Est-ce que vos prévisions sur le contrôle du trafic aérien sont suffisamment rapides pour répondre aux besoins du trafic aérien accrû? Nous recevons toujours des plaintes de la part des associations du contrôle aérien. Nous avons été témoins d'une grève partielle aux États-Unis où ils disent qu'ils n'ont pas suffisamment d'hommes, ni de matériel, ni d'argent. Comme vous le savez, nous ne voulons pas être en vol et avoir l'impression que nous n'avons pas les mesures de sécurité voulues.

Lorsque vous nous donnerez ces chiffres, j'aimerais bien que vous nous fassiez part aussi de vos prévisions budgétaires, je crois savoir que vos prévisions s'étendent sur une période de cinq ans, pour l'augmentation prévue dans le trafic aérien, pour les passagers aussi bien que pour les marchandises? Mon autre question se rapporte à l'aéroport de Ste-Scholastique. Est-ce que la construction débutera cette été? Y aura-t-il du travail de construction ou est-ce que vous faites toujours du déblayage?

**Mr. Jamieson:** Oui, il y aura de la construction, mais il faut commencer par le déblayage et la préparation du terrain. Nous travaillerons certainement le plus rapidement possible à mesure que nous obtiendrons les terrains, ce qui est presque terminé et dans la mesure où nous avons les devises voulues pour les diverses parties du programme. En d'autres termes, nous n'avons pas changé notre calendrier des travaux qui exige beaucoup de travail d'ici la fin de l'année. Comme je l'ai déjà dit, nous prévoyons une certaine somme à cette fin dans nos prévisions budgétaires.

## [Texte]

**Mr. Allmand:** When do you expect the bulk of the construction to start, the runways, the buildings and so forth; next year?

**Mr. Jamieson:** Probably 1971 would be the take-off point for the major part of the construction; that is, the terminal building, things of this kind. Prior to that, of course, there will be a good deal of, what might be described as low visibility construction, putting in basic services, water, sewer lines, grounding, preparing the ground for runways and that type of operation.

**Mr. Allmand:** Have all the agreements been finalized with respect to access and so forth. There was an announcement the day before the announcement of the provincial election in Quebec that final agreement had been made on roads and access. Has this been settled to the satisfaction of the federal authorities?

• 1235

**Mr. Jamieson:** Perhaps I should answer that question in a different way. The whole question of access is under very detailed examination right now by us. There are two or three or four formulas that we could follow and they involved the use of roads only; they involve an integrated system between roads and rail; they involve the employment of new methods of transport, aerotrain, for example; they involve the possibility of processing some passengers downtown rather than at the airport. All these are at a very advanced stage now by the planners and we will be making a decision, I think, within the next couple of months as to what are basic initial needs. In that sense the planning is going ahead and it really has to be in place before you can really say that you are in a position to discuss specifics with the province.

In terms of discussions with the provincial government, these have gone quite well and in principle I think we are in agreement. I cannot say at the moment that we have an absolute agreement with the Province of Quebec to build this road or that road. There is a general plan laid out, but it still has a lot of refinement to be done to it.

**Mr. Allmand:** My final question, Mr. Chairman, is with respect to the bargaining of new international air routes. Last year we heard that Canada was trying to get new air routes into Washington, St. Louis, Texas and there were even some reports that CPA wanted to get into China to recover its old route. Its up to Shanghai and wanted to get into Peking.

## [Interprétation]

**M. Allmand:** Quand pensez-vous que le gros de la construction va commencer pour les pistes d'atterrissement, les bâtiments, etc.? L'an prochain?

**M. Jamieson:** Probablement que 1971 verra le commencement de la plus grande partie de la construction, c'est-à-dire l'aérogare et les bâtiments de ce genre. Avant ça évidemment, il y aura beaucoup de construction souterraine comme l'installation des services d'eau, d'égout, la préparation du terrain pour les pistes d'atterrissement et ce genre de travaux.

**M. Allmand:** Est-ce que tous les accords ont été signés en ce qui a trait aux accès, etc? La veille de l'annonce des élections provinciales au Québec, on a annoncé que des accords avaient été signés au sujet des routes et des voies d'accès. Est-ce que ceci a été réglé de façon satisfaisante pour le gouvernement fédéral?

**M. Jamieson:** Peut-être que je devrais répondre à cette question d'une autre façon. Toute la question des voies d'accès fait l'objet d'une étude très détaillée à notre ministère à l'heure actuelle. Il y a trois ou quatre formules que nous pourrions suivre en ce qui concerne les routes seulement. Elles comportent un système d'intégration entre les routes et les rails, de nouvelles méthodes de transport comme un aerotrain ainsi que la possibilité de s'occuper de certains voyageurs en ville plutôt qu'à l'aérogare. Tout cela est à une étape très avancée chez les planificateurs et d'ici quelques mois, nous prendrons des décisions quant aux exigences fondamentales. Dans ce sens, la planification progresse. Tout cela doit être réglé avant que nous puissions être en mesure de discuter des détails avec la province.

Pour ce qui est des discussions avec les autorités provinciales, elles ont très bien marché et en principe, je crois que nous sommes d'accord. Je ne saurais dire, pour le moment, que nous avons un accord définitif avec la province de Québec pour la construction d'une route ici ou là. Il y a un programme d'ensemble d'établi, mais il y a encore beaucoup de précision à y apporter.

**M. Allmand:** Ma dernière question, monsieur le président, a trait à la négociation pour les nouvelles routes aériennes internationales. L'an dernier, il a été question que le Canada essaye d'obtenir de nouvelles routes aériennes à Washington, St. Louis, au Texas, et même que la CPA voulait aller jusqu'en Chine pour essayer de récupérer son ancienne

## [Text]

When will the bargaining on these new international routes be taken up and what is the progress?

**Mr. Jamieson:** It is a continuing process, Mr. Allmand. We are at this present moment in the midst of negotiations with the United States on bilateral agreements with that country right here in Ottawa today; they began on Monday. That is the second set of meetings they have had on those negotiations. It is a very arduous and involved process. Just last week or the week before we completed bilateral agreements in principle involving the Caribbean area and earlier this year we had talks with the United Kingdom.

Each set of bilaterals is negotiated between Canada and whatever the other country may be. In other words, it is not a world negotiating process; it is each individual country separately. Quite a few of them are actually under way at the present time in various stages.

**Mr. Allmand:** I would like to be put at the bottom of the list, Mr. Chairman.

**The Chairman:** The meeting is adjourned until after Orders of the Day. We will meet in Room 112N this afternoon. Mr. Breau, you will be the first questioner.

## AFTERNOON SITTING

- 1557

**The Chairman:** Gentlemen, Mr. Breau has the floor.

**Mr. Breau:** Thank you, Mr. Chairman. First of all, just to follow up briefly Mr. Allmand's questioning on the type of security that the government could have on boats carrying oil, have you looked at the possibility of having some kind of bonds, some kind of fund that is an insurance program in principle? Have you looked at the possibility of having bonds as a guarantee?

**Mr. Jamieson:** This is another possibility, Mr. Breau, that for each cargo coming into the country we might require prior notification and the posting of a bond. There is something of that nature available now internationally through what is known as the TOVALOP Fund. This is the tanker owners own fund and in effect it constitutes a bond in that they will cover costs up to a certain figure depending upon the size of the ship and the cargo being carried. It might prove to be a little more cumbersome to operate on a

## [Interpretation]

route qui allait jusqu'à Shanghai et elle veut aller jusqu'à Pékin. Quand la négociation pour ces nouvelles routes s'amorcera-t-elle? Où en est-elle?

**M. Jamieson:** Ce sont des négociations permanentes monsieur Allmand. A l'heure actuelle, ici même à Ottawa, nous sommes à négocier avec les États-Unis pour des accords bilatéraux avec ce pays. Les négociations ont commencé lundi c'est la deuxième série de réunions qui a lieu à ce sujet. C'est une tâche très ardue et très compliquée. La semaine dernière ou la semaine précédente, nous avons terminé des accords bilatéraux en principe avec les Antilles et plus tôt, cette année, nous avons eu des entretiens avec le Royaume-Uni.

Chaque série d'accords bilatéraux se négocie entre le Canada et un autre pays, peu importe lequel, autrement dit ça ne se fait pas à l'échelle mondiale, mais avec chaque pays en particulier. Plusieurs sont en voie de négociation à l'heure actuelle.

**M. Allmand:** J'aimerais bien qu'on m'inscrive au bas de la liste, monsieur le président.

**Le président:** La séance est levée jusqu'à près l'appel de l'ordre du jour dans la salle 112N cet après-midi. Monsieur Breau vous serez le premier à avoir la parole.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît, messieurs. Monsieur Breau, vous avez la parole.

**M. Breau:** Merci, monsieur le président. Tout d'abord pour faire suite aux questions de M. Allmand sur le genre de sécurité que le Gouvernement pourrait imposer sur des navires qui transportent le pétrole, est-ce que vous avez examiné la possibilité d'avoir des garanties ou plutôt d'une caisse qui aurait l'air d'un régime d'assurance? Avez-vous examiné la possibilité d'avoir des obligations comme garanties?

**Mr. Jamieson:** C'est une autre possibilité, monsieur Breau, soit que pour chaque cargo qui entre au pays, nous pourrions peut-être exiger un préavis et aussi une garantie financière. Il y a quelque chose de cette nature qui est disponible à l'heure actuelle sur le plan international grâce aux fonds Tovalop. Il s'agit de la caisse des propriétaires de bateaux-citernes et elle constitue une garantie pour couvrir des frais jusqu'à un certain chiffre selon les dimensions du navire et la cargaison transportée. Elle serait peut-être un

## [Texte]

day-to-day basis than a fund of the kind I was talking about this morning; that is, a levy on all such cargoes coming into Canadian waters. However, it is a possibility that we are still looking at.

**Mr. Breau:** On another line of questioning, which is a little bit on the same line as Mr. Howe was talking about this morning, although I have not got the same approach, Mr. Howe was talking about the possibility of an amendment to the National Transportation Act with a view to increasing the subsidies or changing the policy under the National Transportation Act to reduce subsidies to the tune of \$14 million, I think, per year for the next six or seven years. Is the government looking at the possibility of amending that and reducing the amount of subsidies because while I agree that a lot of people and a lot of municipal politicians across the country and different organizations are not very happy with the trains going out. I know a lot of people who are saying something to the effect, "Why do you not take the damn trains that do not pay off the tracks." I have no objection to having a train service in Canada and when I feel like going on the train I would like to go on one but I am ready to pay the bill. As far as I understand the philosophy of the National Transportation Act it is actually to bring that about. Is the government considering changing the philosophy with a view to going a little quicker with that instead of giving more subsidies?

• 1600

**Mr. Jamieson:** No. There has not been any decision to accelerate the so-called rail line abandonment, other than to ask the Canadian Transport Commission, which I have done—I think the evidence that they are compiling is now obvious—to speed up the hearings. In other words, so that they will not drag out over a very long period of time. The effect of that would be to achieve at least a part of the goal that you are talking about. We would have the whole question of what trains are to stay and what trains are to go resolved fairly quickly.

As for the diminishing subsidy, I do not know without looking more deeply into the Act and the other related documents whether there is any relationship between the speed with which the passenger trains are phased out and this diminishing subsidy. This was really established, as I understand it, as a means of getting out of the subsidy business when the National Transportation Act was proclaimed. It has a very direct relationship to freight and other activities of the railways

## [Interprétation]

peu plus compliquée à mettre en service sur une base quotidienne qu'une caisse du genre que j'ai mentionné ce matin, c'est-à-dire, une cotisation sur toutes ces cargaisons qui entraient dans les eaux canadiennes, mais c'est une possibilité que nous examinons toujours.

**M. Breau:** Maintenant, dans un autre domaine, un peu dans la même veine que M. Howe ce matin. M. Howe parlait de la possibilité de modifier la loi nationale sur les transports en vue d'augmenter les subventions ou de changer le principe de la loi nationale sur les transports, de réduire les subventions de 14 millions de dollars par année pour les six ou sept prochaines années. Le Gouvernement n'examine-t-il pas la possibilité de modifier la loi ou de réduire le montant des subventions? Je sais que beaucoup de personnes et beaucoup d'hommes politiques au Canada, ainsi que divers organismes ne sont pas d'accord avec l'abolition des trains, par contre, je connais plusieurs personnes qui disent à l'heure actuelle, pourquoi n'enlevons-nous pas les trains des voies ferrées puisqu'ils ne sont pas rentables? Je ne suis pas contre le service ferroviaire au Canada, mais quand j'ai envie de prendre le train je suis prêt aussi à payer la note. Si j'ai bien compris le principe de la loi nationale sur les transports, c'est justement là son objectif. Est-ce que le Gouvernement étudie la possibilité de changer ce principe en vue d'y arriver plus rapidement, plutôt que d'accorder plus de subventions?

**M. Jamieson:** Non, il y a pas eu de décision visant à accélérer l'abandon des lignes ferroviaires autre que de demander à la Commission canadienne des transports, ce que j'ai fait et je crois qu'il est évident maintenant qu'elle a accepté de comparaître et que cela va accélérer les travaux. Autrement dit, ils n'étireront pas les audiences pendant une très longue période de temps. Le résultat serait la réalisation d'au moins une partie de l'objectif dont vous parlez. Toute la question des trains qui demeureraient et des trains qui seraient abandonnés serait réglée assez rapidement.

Quant à la subvention réduite, je ne sais pas, sans avoir examiné de plus près la loi et les autres documents connexes s'il y a un rapport entre la rapidité avec laquelle on élimine les trains voyageurs et la subvention réduite. Je crois qu'en fait, on l'a établie comme moyen d'éliminer les subventions lorsqu'on a proclamé la Loi nationale sur les transports. Elle se rapporte très directement aux marchandises et aux autres activités des chemins de fer. Je ne crois pas que l'élimina-

## [Text]

as well. I do not think that the phasing out of the subsidy is directly related to the passenger service abandonment.

**Mr. Breau:** Well, is not the \$68 million in the estimates of the CTC that we passed a couple of weeks ago directly related to passenger trains?

**Mr. Jamieson:** No. This is to the railways in a general way, in a sense to bridge over. It is really bridging money to make the transition from the point at which they were subsidized as a matter of policy to the point where they can achieve compensatory rates throughout the service and therefore, cease to be a subsidized operation except, of course, in special cases such as the Atlantic Provinces.

**Mr. Breau:** The government believes that the goal set to reduce the subsidies in six or seven years will be attained?

**Mr. Jamieson:** Yes. We think so and I would have to say as a personal view, that I am satisfied the basic objectives of the National Transportation Act are sound; that competition is the best way to regulate rates, and that it is not the best use of the public monies to keep supporting a single mode of transport when perhaps, those moneys could be used more effectively, for instance in an area that you understand well, to contribute to better roads so that you can get more trucking and you can provide effective competition. I see no reason to argue with the fundamental principles of the National Transportation Act as proclaimed in 1967. I think as I said this morning that there may have to be some changes in the act in the light of experience but these would not affect that basic objective.

**Mr. Breau:** Either accelerate it or diminish it?

**Mr. Jamieson:** That is correct.

**Mr. Breau:** Now, on the question of regional air service and the regional air policy, notwithstanding the statement that you, as Minister of Transport, made last August or September on regional air policy and apart from the subsidies available under the estimates of the CTC to the tune of \$3 million a year, is there any other responsibility or authority of the government to look more in detail at the route structures, and I am talking about the route structures of EPA in the Atlantic Provinces, with a view to trying to get a better service?

Now, I am going to try to explain what I mean. We have on the one hand EPA which are very aggressive. They have invested a lot

## [Interpretation]

tion des subventions soit directement liée à l'abandon du service ferroviaire pour les passagers.

**Mr. Breau:** Les 68 millions dans le budget de la CCT que nous avons adopté il y a quelques semaines ne sont-ils pas reliés directement aux trains voyageurs?

**Mr. Jamieson:** Non, aux chemins de fer en général. Il s'agit de pouvoir assurer la transition entre le moment où ils étaient subventionnés par principe et celui où ils pourront en arriver à des taux compensatoires à l'étenue du service et, par conséquent, cesser d'être subventionnés, sauf dans des cas spéciaux comme les provinces de l'Atlantique.

**Mr. Breau:** Le gouvernement estime que l'objectif de réduire les subventions dans six ou sept ans sera atteint?

**Mr. Jamieson:** Oui. Nous le croyons et je devrais dire, à titre personnel, que je crois que les objectifs fondamentaux de la Loi nationale sur les transports sont sains, que la concurrence est encore la meilleure façon de régulariser les tarifs et que ce ne serait pas la meilleure utilisation des fonds publics que de continuer à subventionner un seul mode de transport alors qu'on pourrait les utiliser plus efficacement, comme dans un domaine que vous connaissez bien, pour contribuer à améliorer les routes et assurer une meilleure concurrence de la part des camions. Je ne vois aucune raison de discuter les principes fondamentaux de la loi nationale sur les transports, telle qu'elle a été adoptée en 1967. Comme je l'ai dit ce matin, il faudra peut-être apporter des modifications, mais elles ne changeront pas l'objectif fondamental.

**Mr. Breau:** L'accélérer ou le ralentir?

**Mr. Jamieson:** C'est exact.

**Mr. Breau:** Pour ce qui est du transport aérien régional et de la politique du transport aérien régional, nonobstant la déclaration que vous avez faite, à titre de ministre des Transports, sur la politique du transport aérien régional et à part les subventions qui sont disponibles en vertu du budget de la CCT au montant de 3 millions par année, y a-t-il une autre responsabilité ou autorité du Gouvernement pour examiner de plus près les structures de lignes de l'EPA dans les provinces de l'Atlantique en vue d'assurer un meilleur service?

Je vais essayer d'expliquer ce que je veux dire. D'une part, il y a l'EPA qui est très dynamique et qui a investi beaucoup d'argent

## [Texte]

of money in jets and from what I am told and from what I know I do not think they even have one route that pays right now but they have invested in the future and they are looking to the future, consequently, to make the people air-minded, they have gone into jets.

On the other hand, we have Air Canada with *Viscounts* still in service in the Atlantic Provinces and *Vanguards* and they have at least standardized their service. They are not looking to improve that particular service and probably they would like to get out of it. I see the possibility of trying to put all these interests together and provide better service for the people of the Atlantic Provinces and more particularly, in New Brunswick. If, for example, EPA were given all the routes going from one point in New Brunswick to Montreal or even given some good routes where the jet is not justified.

**Mr. Jamieson:** I would like to make a general statement on regional air policy or on air policy in general. In the first instance, I have no intention whatever, as long as I am Minister of Transport of ensuring the survival of the regional air lines at the expense of Air Canada. In other words, I do not believe that there is any rationale in simply taking things away from Air Canada purely for the sake of giving them to a regional air line. I think it is extremely important, and I have said this from the very beginning, that Air Canada remain the pre-eminent carrier in Canada and that it would be very short-sighted on our part in my judgment to take advantage, as it were, of Air Canada by saying: A regional carrier is in trouble; we have to give them another route so therefore, we are going to take that route away from Air Canada and diminish its value. There is no thought in my mind that this would be the case. I made a statement on August 15, last year in which I attempted to delineate those regions of the country in which each of the regional carriers would operate. That was one aspect of the statement.

The second part, which did not get as much notice or publicity at the time was to reiterate what was already an established government approach to have the regionals co-operate with Air Canada to the maximum extent possible. I believe I am agreeing with you in this, that there should be an integration of the two. There is no reason at all in my judgment why there needs to be, for instance, a total duplication of ground facilities, of booking facilities, this type of thing and that the ideal arrangement is to have the regionals provide a good service in their areas and to

## [Interprétation]

dans les réactés. D'après ce qu'on m'a dit et d'après ce que je sais, aucune de ses lignes ne rapporte présentement; elle a misé sur l'avenir et, pour attirer les gens, elle a acheté des réactés.

D'autre part, Air Canada a toujours des *Viscount* dans les provinces de l'Atlantique et des *Vanguard*. Elle a au moins normalisé son service. Elle n'a pas cherché à améliorer ce service particulier et voudrait peut-être s'en retirer. Je verrais la possibilité d'essayer de combiner tous ces intérêts et de fournir un meilleur service aux gens des provinces de l'Atlantique et, plus particulièrement, au Nouveau-Brunswick. Si, par exemple, l'EPA devait se voir accorder toutes les routes allant d'un point au Nouveau-Brunswick jusqu'à Montréal ou même certaines bonnes lignes où le réacté n'est pas justifié.

**M. Jamieson:** Permettez-moi de faire une déclaration générale sur la politique du transport aérien régional ou sur la politique aérienne dans son ensemble. Tout d'abord, je n'ai pas l'intention du tout aussi longtemps que je serai ministre des transports d'assurer la survie des lignes aériennes régionales aux dépens d'Air Canada. En d'autres termes, je ne crois pas qu'il y ait de raison logique à tout simplement enlever des lignes à Air Canada pour la seule raison de les confier à une société régionale. Je crois qu'il est très important, et je l'ai dit dès le début, qu'Air Canada demeure le transporteur proéminent du Canada. Ce serait manquer grandement de prévoyance à mon sens et abuser d'Air Canada en disant: «Un transporteur régional se trouve en difficulté, il faut qu'on lui donne d'autres lignes; nous allons donc enlever cette ligne à Air Canada et par conséquent diminuer sa valeur.» Je ne songe nullement à cette possibilité. J'ai fait une déclaration le 15 août, l'année dernière, dans laquelle j'essayais de délimiter les régions du pays où chacun des transporteurs régionaux aurait son champ d'activité. C'était un aspect de ma déclaration.

La deuxième partie, qui n'a pas obtenu autant de publicité à ce moment-là, était de réitérer ce qui était déjà une attitude précise du gouvernement, à savoir que les transporteurs régionaux collaborent avec Air Canada dans toute la mesure du possible. Je crois être de votre avis pour dire qu'il devrait y avoir intégration des deux. Il n'y a aucune raison du tout, à mon sens, d'avoir un chevauchement total des aménagements au sol et des services de réservation, et ainsi de suite. L'arrangement idéal serait que les transporteurs régionaux assurent un bon service dans leur

## [Text]

integrate that service in the interests of the travelling public with the mainline operations and other operations of Air Canada. This is the direction in which we have been proceeding.

Another part of the policy, which I think it is important to state, relates to what you have mentioned. In so far as the regional carriers are concerned, it was my judgment that none of them would survive unless they had access to some major metropolitan point, that one could not expect the regionals operating essentially in a North-South direction, carrying most of the smaller communities, to have to unload all of that traffic, as it were, within the region and then have it picked up by another carrier to take to Montreal or somewhere like this. So what we have done in the case of Eastern Provincial Airways is to ensure that they have access to Montreal. This means that by giving them the route structure which includes, for instance, Charlottetown and on to Montreal, I think we have given a better service than at any time in the past to Prince Edward Island and we have given EPA a potentially profitable route. I do not know whether your statement still is true that they have no profitable route. I think they are quite pleased with at least the prospects for this.

I want to make it clear that my statement on August 15, represents government policy and that the regionals will have to live within the implications of that policy. They cannot expect, if they make commitments on their own, for example, for new aircraft or anything of this nature, that I am automatically going to bail them out by taking something else away from Air Canada. The territorial limits in a sense have been established and that is the way they are going to stay.

**Mr. Breau:** In their negotiations with Air Canada themselves, supposing they come to a point where it is agreed that it would be better to transfer some equipment, some routes to EPA, would your position then be that it is up to Air Canada as a crown corporation to decide if it should sell some equipment?

**Mr. Jamieson:** I have no objections whatever in so far as the sale of equipment or anything of that nature is concerned other than in my other capacity as the Minister responsible for Air Canada, I would want to be satisfied that it was a good financial deal for the corporation. But within their own corporate responsibilities, they are entirely free to do that. I think a more likely thing to happen is what has already started to happen, that under the suggestions I advanced in August, they have been carrying on conversa-

## [Interpretation]

région et qu'ils intègrent ce service dans l'intérêt du public voyageur aux activités des lignes principales et autres d'Air Canada. C'est dans ce sens que nous procérons.

Une autre partie de la politique qu'il importe de souligner se rapporte à ce que vous avez mentionné. J'avais nettement l'idée qu'aucun des transporteurs régionaux ne réussirait à survivre à moins d'avoir accès à des endroits métropolitains importants, qu'on ne pouvait s'attendre à ce que les transporteurs régionaux circulant dans une direction nord-sud et transportant la plupart des petites collectivités soient obligés de décharger tout le trafic dans la région et qu'ensuite, un autre transporteur le prenne pour le transporter à Montréal ou à un endroit semblable. Ce que nous avons fait dans le cas de l'Eastern Provincial Airways, c'est de nous assurer de leur accès à Montréal. En lui donnant la structure des lignes qui inclut, par exemple, Charlottetown et ensuite vers Montréal, je crois que nous avons fourni un meilleur service que par le passé à l'Île du Prince-Édouard et nous avons donné à l'EPA une ligne qui pourrait être rentable. Je crois qu'elle est au moins contente des perspectives que cette ligne représente.

Je voudrais qu'il soit très clair que ma déclaration du 15 août représentait la politique du gouvernement et que les transporteurs régionaux devront s'y conformer. Ils ne peuvent s'attendre, s'ils prennent eux-mêmes des engagements en vue de nouveaux avions et ainsi de suite, qu'automatiquement, je vais leur aider en levant quoi que ce soit à Air Canada. Les limites territoriales, dans un sens, ont été établies et elles ne seront pas modifiées.

**M. Breau:** Si les négociations avec Air Canada aboutissaient à un point où on serait d'accord qu'il est préférable de transférer une partie du matériel, certaines lignes à l'EPA, seriez-vous d'accord pour que Air Canada, en tant que société de la Couronne, décide de la vente d'un certain matériel?

**Mr. Jamieson:** Je n'ai aucune objection à la vente de matériel, sauf qu'en ma capacité de ministre responsable d'Air Canada, je voudrais être certain que c'est une transaction financière sûre pour la Société. Mais, à l'intérieur même de ses responsabilités comme Société, elle est entièrement libre de le faire. Ce qui pourrait plus probablement se produire, c'est ce qu'on voit déjà maintenant, à savoir que, par suite de la déclaration que j'ai faite en août—Air Canada et les transporteurs régionaux ont eu des entretiens—en vue d'ob-

## [Texte]

tions—Air Canada and the regional carriers—with a view to getting a greater degree of rationalization. I may say that one of the problems with this is, of course, that no community objects if it gets extra service but there are objections when the nature of the service is changed. I think, however, that the end result of anything that has been accomplished to date will be in the aggregate to provide better service.

**Mr. Breau:** I am glad to hear your statement and I just want to emphasize that I do not suggest or propose that Air Canada should suffer anything. I think they want to get out of the *Viscounts* and *Vanguards*.

**Mr. Jamieson:** Yes.

**Mr. Breau:** I think EPA are in a better position to administer the routes.

**Mr. Jamieson:** Yes, I think without prolonging my answers, Mr. Breau, there is a good deal of merit in what you say. One of the problems with the region has been that their equipment purchases have not always been on all fours with the potential of their areas; in many instances they would be better off to buy less expensive aircraft in terms of the capital outlay and the operating costs, and would have not only to provide a better service, but also to do it more economically.

I might say too, because I do want to make sure that I am fully understood on this, while I have said to the regionals and to Air Canada that I have no objection to their discussing possible route changes, they do not have *carte blanche* to carve these up amongst themselves. All they can do is indicate this is what they are prepared to do; but I reserve the right in the last analysis to make that determination where policy is concerned.

**Mr. Breau:** In any case, changes in routes or air line on a route would have to be approved by the Air Transport Committee. Right?

**Mr. Jamieson:** It is not totally that way. It involves in part appearances before the CTC, but on the question of frequency, for instance, Air Canada might stay on a route and cut its flights from three to two or something of this sort; that is a corporate decision which they are free to make on their own.

**Mr. Breau:** That is all, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Portelance.

## [Interprétation]

tenir une plus grande rationalisation. Un des problèmes est qu'aucune des collectivités n'a des objections si elle obtient un meilleur service, mais il y a des objections lorsque la nature du service est changée. Je crois, toutefois, que le résultat net de tout ce qu'on a accompli jusqu'à maintenant, assurera dans l'ensemble, un meilleur service.

**M. Breau:** Il m'est agréable d'entendre votre déclaration et je voudrais tout simplement souligner que je ne propose pas qu'Air Canada en souffre de quelque manière que ce soit. Je crois qu'Air Canada veut se débarrasser des *Viscount* et des *Vanguard*.

**Mr. Jamieson:** Oui.

**Mr. Breau:** Je trouve que l'EPA est en meilleure position d'administrer les lignes.

**Mr. Jamieson:** Oui. Sans vouloir prolonger ma réponse, monsieur Breau, je crois qu'il y a beaucoup de mérite à ce que vous dites. Un des problèmes avec les transporteurs régionaux est que leurs achats de matériel n'ont pas toujours cadre avec les possibilités de leurs régions. Dans de nombreux cas, il serait préférable que les transporteurs régionaux achètent des avions moins coûteux sous forme de dépenses d'investissement et de coûts de fonctionnement, et ils devraient non seulement fournir un meilleur service, mais aussi le faire de façon plus économique.

Je pourrais aussi dire, parce que je veux être certain d'être bien compris sur ce point, que, même si j'ai dit aux transporteurs régionaux et à Air Canada que je n'avais pas d'objection à ce qu'ils discutent de changements possibles de routes, ils n'ont pas carte blanche pour le faire eux-mêmes. Tout ce qu'ils peuvent faire, c'est indiquer ce qu'ils sont disposés à faire, mais que je me réserve le droit, en dernière analyse, de prendre la décision quand il s'agit de politique.

**Mr. Breau:** De toute façon, les changements de lignes devraient recevoir l'approbation du Comité du transport aérien, n'est-ce pas?

**Mr. Jamieson:** Ce n'est pas tout à fait cela la procédure. Celle-ci comprend des comparutions devant la CCT. Mais, en ce qui a trait à la fréquence, par exemple, Air Canada pourrait garder une ligne et réduire ses vols de 3 à 2; c'est une décision que la société a toute liberté de prendre elle-même.

**Mr. Breau:** C'est tout, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Portelance.

## [Text]

**M. Portelance:** Monsieur le ministre, le 27 août 1968, le Ministre de l'époque, M. Paul Hellyer, annonçait que la Commission canadienne des Transports examinait la question de la marine marchande au Canada. A-t-on fait quelque chose dans ce domaine? Où en sommes-nous rendus présentement?

**Mr. Jamieson:** I touched on that this morning, Mr. Portelance. The Commission to study the matter of a Canadian Merchant Marine has been appointed. I have asked for its support within the current year, that is before the end of 1970. Concurrently a study is also under way into the future of the shipbuilding industry and our regulations with regard to the coasting trade, because all three of these have a bearing, each is related to the other. As I mentioned this morning I am hopeful that the word will be in on at least two of these reports by the end of the current year, if not before.

**Mr. Portelance:** This work is done within the Department?

**Mr. Jamieson:** No, in the case of the Merchant Marine study it is being done under the auspices of the Canadian Transport Commission and by outside firms of consultants.

The CTC itself, I may say, was conducting up until last week or so the study on the coasting trade, but since Mr. Darling, who was one of the Commissioners, did not wish to be reappointed he is now carrying on as a one-man Commission.

**Mr. Portelance:** Mr. Minister, on Tuesday we had representatives of the National harbours Board before us. At that time I brought up the point that certain American firms are doing a lot of transportation of containers within Canada. Mr. Mann, the Chairman of the Harbours Board, said that we had no figures to confirm that these companies were important.

I did get some figures since then and according to a review which we got in from Quebec, the Port of Montreal last year, worked around 32,500 containers which was an improvement over 1968. The figures then were only 15,000 containers. According to the figures which I received concerning Sea-Land Company taking containers out of Canada from regions in Ontario, there are about 200 containers a week which would make about 10,000 containers a year. I think it is important enough that something should be done as we send one-third of our entire work to the New York port in the United States. I do not think any Canadian firm has the same opportunity to do that in the United States. Is the

## [Interpretation]

**Mr. Portelance:** Mr. Jamieson, on August 27, 1968, the Minister at that time, Mr. Paul Hellyer, announced that the Canadian Transport Commission was doing a study on the Canadian Merchant Marine. Has anything been done in this field? Where are we now in this regard?

**Mr. Jamieson:** Oui, j'en ai parlé un peu, ce matin, monsieur Portelance. La Commission chargée d'étudier cette question d'une marine marchande canadienne, a été nommée. J'ai demandé son aide au cours de l'année courante, c'est-à-dire avant la fin de 1970. En même temps, une étude se fait aussi sur l'avenir de l'industrie de la construction des navires, ainsi que sur nos règlements régissant le commerce côtier parce que ces trois domaines sont reliés entre eux. Comme je l'ai mentionné ce matin, j'espère que nous disposerons d'au moins deux de ces rapports à la fin de l'année, sinon avant.

**Mr. Portelance:** Ce travail se fait au sein du Ministère?

**Mr. Jamieson:** Non. Dans le cas de l'étude sur la marine marchande, il se fait sous les auspices de la Commission canadienne des transports et par des experts-conseils de l'extérieur.

Je pourrais ajouter que, jusqu'à la semaine dernière, la CCT menait elle-même l'étude sur le commerce côtier, mais, comme M. Darling qui était un des commissaires, n'a pas voulu se faire renommer, il continue seul l'étude étant que commissaire unique.

**Mr. Portelance:** Mardi, monsieur le ministre, nous avons entendu les représentants du Conseil des ports nationaux. A ce moment-là, j'ai soulevé le point selon lequel certaines sociétés américaines faisaient beaucoup de transport par conteneur au Canada. M. Mann, le président du Conseil, avait répondu que nous n'avions pas de chiffres pouvant confirmer que ces sociétés étaient importantes.

J'ai obtenu des chiffres depuis et, d'après l'exposé que nous avons reçu de Québec, le port de Montréal, l'an dernier, a manutentionné environ 32,500 conteneurs, ce qui représente une hausse par rapport à 1968 alors que le chiffre n'était alors que de 15 conteneurs. D'après les chiffres que j'ai reçus au sujet de la Sea-Land Company, qui transporte des conteneurs des régions de l'Ontario à l'extérieur du Canada, cette entreprise transporte environ 200 conteneurs par semaine, c'est-à-dire environ 10,000 conteneurs par année. Je crois que la situation est assez importante pour qu'on fasse quelque chose, parce que nous envoyons le tiers de tout notre travail au port de New-York, aux

[Texte]

Department doing anything about these companies?

**Mr. Jamieson:** May I ask you, Mr. Portelance, if you are speaking of these containers going out of Canada by sea?

**Mr. Portelance:** The Sea-Land Company which is in the trucking business.

**Mr. Jamieson:** You are speaking primarily of trucking?

**Mr. Portelance:** That is right. The trucking is in competition with the Port of Montreal and other Canadian ports.

**Mr. Jamieson:** Let me answer you by telling you that Part III of the National Transportation Act which gives to the federal government the authority to regulate all trucking activities, up until now has been administered by the provinces through an agreement with the federal government. I announced in the House some time ago that it was my intention to proclaim Part III of the National Transportation Act, the effect of which would be to involve the federal government and specifically the Canadian Transport Commission in the regulating of trucking activities.

We do not feel we can move totally into the regulating of trucking at all levels immediately; it should be phased and the provinces agree with this. But international trucking which would be the primary source of the competition to which you are referring would, in my judgment, be one of the first phases of trucking to come under federal regulation. I believe in this way we can ensure a better deal for Canadian trucking firms in competing with American trucking firms.

Whether this would also have the effect of ensuring that the shipping of containers out of Canada was done more by Canadian vessels or not, I am afraid I am not in a position to answer at the moment, but to the extent that federal regulation of trucking in international routes will help it, our intention is to move into that field in the current year.

**Mr. Portelance:** So the Canadians will have the same opportunity or will be able to compete?

**Mr. Jamieson:** Yes, I think one has to look at this in a rather broad perspective in that

[Interprétation]

États-Unis. Je ne crois pas qu'aucune société canadienne ait la possibilité d'agir ainsi aux États-Unis. Le Ministère étudie-t-il le cas de ces entreprises?

**Mr. Jamieson:** Puis-je vous demander, monsieur Portelance, si vous parlez des conteneurs qui quittent le Canada par mer?

**Mr. Portelance:** Il s'agit de la *Sea-Land Company*, qui s'occupe de camionnage.

**Mr. Jamieson:** Vous parlez principalement de camionnage?

**Mr. Portelance:** C'est exact. Le camionnage concurrence le port de Montréal et d'autres ports canadiens.

**Mr. Jamieson:** Permettez-moi de vous dire que, d'après la Partie III de la Loi nationale sur les transports, qui confère au gouvernement fédéral l'autorité de réglementer tout le camionnage, a été, jusqu'à maintenant, administrée par les provinces en vertu d'un accord conclu avec le gouvernement fédéral. J'ai annoncé à la Chambre, il y a un certain temps, que j'avais l'intention de proclamer la Partie III de la Loi nationale sur les transports, et l'effet de cette proclamation serait d'engager le gouvernement fédéral et, tout particulièrement, la Commission canadienne des transports dans la réglementation de l'activité du camionnage.

Nous n'estimons pas pouvoir réglementer complètement le camionnage à tous les niveaux immédiatement; il faudra procéder par étape, et les provinces sont d'accord. Toutefois, le camionnage international, qui serait la principale source de la concurrence à laquelle vous faites allusion, serait, à mon sens, l'une des premières catégories du camionnage à tomber sous la réglementation fédérale. Je crois que, de cette façon, nous pouvons assurer une meilleure situation aux entreprises canadiennes de camionnage en concurrence avec les entreprises américaines de camionnage.

Quant à savoir si un des effets serait d'augmenter l'expédition des conteneurs à l'extérieur du Canada par des navires canadiens, je ne saurais vous le dire à l'instant, mais, dans la mesure où la réglementation canadienne du camionnage dans les lignes internationales pourrait aider, notre intention est de nous lancer dans ce domaine au cours de l'année présente.

**Mr. Portelance:** De façon que les Canadiens aient les mêmes occasions ou puissent faire concurrence?

**Mr. Jamieson:** Oui. Je crois qu'il faut examiner la situation de façon globale dans ce sens

## [Text]

we do not want to be so discriminatooy with regard to American trucking firms that we invite the same kind of discrimination on the other side. In other words, a considerable number of Canadian trucking firms get a good deal of business across in the United States, but by having it under federal control and being able to look at it nationally as opposed to looking at it simply from one province to one state, I think we would have a better way of assessing whether we are benefitting from this transborder traffic or whether we are getting the short end of the stick.

## [Interpretation]

que nous ne pouvons pas faire preuve de discrimination à l'égard du camionnage américain au point de provoquer la même sorte de discrimination de l'autre côté de la frontière. En d'autres termes, un nombre considérable d'entreprises canadiennes de camionnage font beaucoup d'affaires de l'autre côté de la frontière, aux États-Unis. Mais, si le camionnage est assujetti à la réglementation fédérale et si nous pouvons examiner la situation du point de vue national plutôt que dans le cadre provincial vis-à-vis d'un État, nous serions en meilleure position pour évaluer si nous profitons de ce trafic transfrontalier ou si nous y perdons.

**M. Portelance:** Monsieur le ministre, je crois qu'au cours de l'année 1969, le Conseil du Port de Montréal vous aurait fait parvenir un mémoire relatif à certaines mesures fiscales dites discriminatoires. Je crois que vous en êtes au courant. Je ne sais pas si l'on a fait quelque chose au sujet de l'article 106 de la Loi sur l'impôt sur le revenu, qui consent, un supplément de 15 p. 100 aux personnes qui utilisent les bateaux, à Montréal. Voyez-vous la possibilité de modifier prochainement la présente mesure législative?

**Mr. Jamieson:** I am aware of this, Mr. Portelance; it was brought to my attention by the shipping council and by other groups from Montreal. I have called it to the attention of my colleague, the Minister of National Revenue, who has responsibility in this area.

It does appear that the circumstances which prompted the introduction of this measure in the first place have now changed significantly and there is some justification for considerable alteration if not the elimination of it. It will require an amendment to the Act. It is a law, not a regulation; it can be changed only by Parliament. I understand this is part of a review which is now going on and the National Revenue people have undertaken to examine this specific problem with a view to making the necessary amendments at the appropriate time.

**Mr. Portelance:** And the appropriate time might be a long time, or is it ...

**Mr. Jamieson:** I am afraid you would have to ask the Minister of National Revenue. I do not know where it fits in the legislative timetable or what the nature of the proposals are, but I would suggest that you could get specific answers from him. I would be pleased to let you have the exchange of correspondence between myself and Mr. Côté so that you will know the background on the issue, that is the letter which I wrote to him and the reply

**Mr. Portelance:** Mr. Jamieson, I think that in 1969 the Montreal Harbour Council sent you a brief on alleged fiscal measures. I think you are aware of this. I do not know if anything has been done regarding Section 106 of the Income Tax Act, which allows an additional 15 per cent to persons using ships in Montreal. Do you see any possibility of amending the Act very shortly.

**M. Jamieson:** Je suis au courant de cette situation, monsieur Portelance. Le conseil de la navigation et d'autres groupes de Montréal ont attiré mon attention sur le sujet, que j'ai à mon tour porté à l'attention de mon collègue, le ministre du Revenu National, de qui relève ce domaine. Il semble que les circonstances qui ont amené l'adoption de cette mesure ont grandement changé et qu'il y aurait lieu d'en modifier une grande partie, sinon de l'éliminer. Il faudrait apporter une modification à la Loi. Ce n'est pas un règlement, c'est une loi, et elle ne peut être modifiée que par le Parlement. Je crois comprendre que cette question fait partie d'une revue qu'on est en train de faire à l'heure actuelle, et que les gens du Revenu national ont entrepris d'examiner ce problème particulier en envisageant d'apporter les modifications nécessaires au moment voulu.

**Mr. Portelance:** Et le moment voulu pourrait prendre du temps à venir, ou est-ce ..

**M. Jamieson:** Il faudrait que vous posiez la question au ministre du Revenu national. Je ne sais pas où est sa place dans le programme législatif, ni la nature même des propositions, mais vous pourriez obtenir des réponses précises de lui. Je serais heureux de vous faire tenir la correspondance que j'ai échangée avec M. Côté pour que vous preniez connaissance des données de base de la question, c'est-à-dire la lettre que je lui ai adressée et sa

## [Texte]

which gives the explanation in much better detail than I have done today.

**Mr. Portelance:** I would like to have it if possible.

Mr. Jamieson, there has been an inquiry called the Royal Commission on Pilotage by Yves Bernier going on for quite a while. Is that still going on?

**Mr. Jamieson:** Yes, he is the only royal commissioner in history who has made a life work out of one project.

**Mr. Portelance:** Do you figure this will end in a short time?

**Mr. Jamieson:** I have indicated, Mr. Portelance, that in so far as I am concerned I want to get this thing wrapped up in a hurry. I think it has been going on since the early nineteen sixties. It is the best part of 10 years now, and it is past the point where we can wait very much longer.

In fairness to the gentleman concerned and to the Commission, they have filed with us certain preliminary first and second volumes of their recommendations and these are now being studied. They are being discussed with the pilots' associations and the shipping interests and again, in the interest of moving this ahead as fast as possible, I hope to make some decisions this year whether the Commission has finished its final phase or not.

**Mr. Portelance:** I am surprised to see all the different enquiries which took place for the Port of Montreal, and yet we do not seem to have any answer. Earlier today Mr. Allmand asked you what would be the new administration of the Port of Montreal. We are still waiting for this. We are still doing research, and there is another study concerning container terminals.

**Mr. Jamieson:** That is correct.

**Mr. Portelance:** We had the answer from Mr. Mann on Tuesday that they did not come to a final decision yet. There are many enquiries which have been going on with regard to that too. I do not know if we just keep on making enquiries. I think decisions should be taken because according to people in Montreal, if Jersey Port and New York are getting all the business, the people of Montreal will certainly suffer. It will be not only Montreal; it will be the entire country.

## [Interprétation]

réponse qui donne l'explication en de bien meilleurs détails que ceux que je vous ai donnés cet après-midi.

**M. Portelance:** J'aimerais bien l'avoir si c'était possible.

Monsieur le ministre, il y a une enquête que mène depuis assez longtemps M. Yves Bernier et qui s'appelle Commision royale d'enquête sur le pilotage. Se poursuit-elle?

**Mr. Jamieson:** Oui, il est le seul responsable d'une Commission royale d'enquête au Canada et il en a fait l'œuvre de sa vie.

**Mr. Portelance:** Est-ce qu'on va avoir le rapport d'ici peu?

**Mr. Jamieson:** J'ai indiqué, monsieur Portelance, qu'en ce qui me concerne je veux que cette affaire se termine très rapidement. Je crois que ce travail se poursuit depuis le début des années soixante, soit depuis plus de dix ans, et nous sommes rendus au point où nous ne pouvons plus attendre beaucoup plus longtemps.

En toute justice, pour le responsable et la Commission, je dois dire que les premier et deuxième volumes du rapport préliminaire des recommandations ont été déposés. Ils font actuellement l'objet d'une étude, et d'une discussion avec les associations de pilotes et les sociétés de navigation, et encore une fois, en vue de faire le plus de progrès possible dans ce domaine, j'espère prendre certaines décisions cette année, que la commission ait entrepris ou non la dernière phase de son travail.

**M. Portelance:** Je suis surpris de constater toutes les diverses enquêtes qu'on a effectuées à propos du Port de Montréal, mais on semble ne pas avoir de réponse à ce sujet. Plus tôt aujourd'hui, M. Allmand vous a demandé quelle serait la nouvelle administration pour le Port de Montréal. Nous attendons toujours, et on fait encore des recherches dans ce domaine, et il y a une autre étude en cours au sujet des terminus pour les conteneurs.

**Mr. Jamieson:** C'est exact.

**M. Portelance:** M. Mann nous a dit mardi qu'on n'avait pris aucune décision définitive à ce sujet. Il y a encore beaucoup d'enquêtes qui ont lieu à cet égard. Je ne sais pas si l'on continue simplement de faire des enquêtes. Je crois qu'il faudrait en arriver à des décisions, car selon les gens de Montréal, si Jersey Port et New York ont toute la clientèle, Montréal en souffrira certainement, et non seulement cette ville, mais le pays tout entier.

## [Text]

**Mr. Jamieson:** I do not find myself in disagreement with your general mistrust of studies, and I try to keep them to the absolute minimum. What we have here is a problem which is rather difficult to avoid, and I am sure you, as a member of Parliament, appreciate it. On the one hand, we are criticized if we move unilaterally and impose decisions without giving the interested parties an opportunity to be heard. On the other hand, if we do too much in terms of consultation, the criticism is that we are not making the decisions fast enough. It is extremely difficult to find the right line between these two extremes.

On the matter of the ports policy, I can say to you, as I have said to the various interests including those in Montreal, that I think the exploratory process is really at an end, and that we do, as you have said, need to make some important decisions at once. With that in mind I am proceeding along the lines that I mentioned this morning. Within a reasonable time, and I mean weeks, not months, I think we will have to say: "If you have any further input or any further suggestions, you will have to get them in to us by this time", and after that point we will simply have to move in order to end the uncertainty which I agree exists and which I think has to be ended.

## [Interpretation]

**M. Jamieson:** Je ne saurais dire que je suis d'accord avec la tenue d'études et d'enquêtes, et j'essaie de les tenir au strict minimum. Nous avons ici un problème qui est plutôt difficile à éviter, et je suis sûr que vous, à titre de député, le comprenez. D'une part, on nous critique si nous agissons d'une façon unilatérale et nous imposons des décisions sans donner aux parties intéressées l'occasion de se faire entendre. D'autre part, si nous faisons trop de consultations, on dit que nous ne prenons pas les décisions assez rapidement. Il est très difficile de trouver la ligne de démarcation entre ces deux lignes de conduite extrêmes.

Pour ce qui est de la politique des ports, je puis vous dire, comme je l'ai déjà mentionné aux diverses parties intéressées, y compris celles de Montréal, que les recherches tirent vraiment à leur fin, et que le temps est venu de prendre des décisions importantes. Compte tenu de cette situation, je procède selon les lignes de conduite que j'ai élaborées ce matin, et dans un délai convenable, ce qui veut dire quelques semaines et non des mois. Je crois qu'il nous faudra dire aux parties intéressées: «si vous avez d'autres propositions ou suggestions à formuler, il faudra nous les transmettre avant le délai fixé.» Après cette date, il faudra tout simplement agir afin de mettre fin au climat d'incertitude qui règne actuellement et qui, à mon avis, doit prendre fin.

**Mr. Portelance:** Thank you, that is all.

**The Chairman:** Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** With regard to grants and contributions, could you give us a short résumé of what this constitutes?

**Mr. Jamieson:** Are you referring purely to Air Services here?

**Mr. Pringle:** I was referring to the slide this morning which indicated so much for grants and contributions, and I am not familiar with them at all.

**Mr. Jamieson:** They cover a very wide range. We have the complete list which we could make available to you. It includes capital grants, I am told by Mr. Scott, and operating subsidies primarily for local airports or smaller airports, this type of thing, that is under the heading of Air Services. They range from comparatively small amounts of a couple of thousand dollars, in the case of New Glasgow, up to considerably larger amounts of \$127,000 in the case of an air terminal building, for instance at a place like Brandon, Manitoba.

**M. Portelance:** C'est tout, merci.

**Le président:** Monsieur Pringle.

**M. Pringle:** En ce qui concerne les subventions et les contributions, pourriez-vous nous donner un bref résumé de la situation?

**M. Jamieson:** Voulez-vous parler simplement du programme des Services de l'Air?

**M. Pringle:** Je voulais parler de la diapositive que nous avons vue ce matin qui indiquait le montant des contributions et de subventions, et je ne connais pas très bien la situation.

**M. Jamieson:** Elles sont d'une très grande étendue. Nous en avons la liste complète que nous pourrions mettre à votre disposition. M. Scott me dit qu'elle comprend les subventions d'investissements et de fonctionnement destinées surtout aux aéroports locaux et aux plus petites installations de ce genre, en vertu du programme des Services de l'Air. Elles vont de sommes minimes, de quelques milliers de dollars, dans le cas de New Glasgow, jusqu'à des montants beaucoup plus considérables, notamment \$127,000 dans le cas d'une aérogare à Brandon au Manitoba.

## [Texte]

So basically these are operating grants, or capital grants for local airport improvement.

**Mr. Pringle:** Then, as I understand it, this refers mainly to grants given to, as you say, municipalities.

• 1625

**Mr. Jamieson:** Yes.

**Mr. Pringle:** It relates to airports. What about such things as flying organizations?

**Mr. Jamieson:** Mr. Scott might like to answer this. The Director of Air Services can tell you exactly what is was.

**Mr. G. A. Scott (Assistant Deputy Minister—(Air), Department of Transport):** We used to have a subsidy scheme for the flying schools and flying courses, and that was eliminated a year ago. Now there is a provision for \$25,000 and it is used to up-grade instructors. We provide this to the flying clubs and the schools for improving instructor qualifications.

**Mr. Pringle:** This has been in effect for quite some time.

**Mr. Scott:** That is right, yes.

**Mr. Pringle:** It is a very excellent project, by the way, and is doing a wonderful job.

I would like to refer back to the problem I mentioned this morning, just before my time ran out, resulting from the decision of the Supreme Court of Canada regarding a number of orders, more specifically numbers 5 and 7. I understand that Mr. Pickersgill is going to Vancouver, or going to British Columbia next week. I was wondering if it would be fair for me to ask if there would be any possibility of arranging for a hearing or two at that time to see if all the problems could be brought out with a view to making some changes and plugging some loopholes so that we could eliminate some of the real serious problems we have there with regard to unlicensed operators.

**Mr. Jamieson:** I am not sure if there would be any advantage in Mr. Pickersgill holding either informal hearings or other types of hearings while he is in British Columbia. I will give you the reason for his visit there in a moment. I think I can assure you that this whole question is being examined very thoroughly. The Air Transport Association has visited with me, and we have had lengthy discussions on it. They have also visited with the Chairman of the CTC. We both have asked for

## [Interprétation]

Il s'agit fondamentalement de subventions d'investissements et de fonctionnement destinées à l'amélioration des aéroports locaux.

**M. Pringle:** Si j'ai bien compris, il s'agit surtout des subventions accordées aux municipalités.

**Mr. Jamieson:** Oui.

**Mr. Pringle:** Elles ont trait aux aéroports. Quelle est la situation des organismes de pilotage?

**Mr. Jamieson:** M. Scott aimerait peut-être vous répondre. Le directeur des Services de l'Air peut vous parler de cette situation.

**M. G. A. Scott (sous-ministre adjoint (Air) ministère des Transports):** Nous avions autrefois un programme de subventions pour les écoles et les cours de pilotage, qu'on a supprimé l'an dernier. Il existe actuellement un crédit de \$25,000 pour améliorer la compétence des instructeurs-pilotes dans les clubs et les écoles de pilotage.

**Mr. Pringle:** Ce programme est en vigueur depuis longtemps.

**Mr. Scott:** Oui, c'est exact.

**Mr. Pringle:** Il s'agit d'un programme très valable qui donne d'excellents résultats.

J'aimerais revenir au problème que j'ai mentionné ce matin avant que mon temps ne fut écoulé, et qui a abouti à la décision rendue par la Cour suprême du Canada relativement aux ordonnances 5 et 7. Si j'ai bien compris, M. Pickersgill doit se rendre à Vancouver ou en Colombie-Britannique la semaine prochaine. Je me demande s'il serait possible de prévoir la tenue d'une ou deux audiences à ce moment-là pour voir si l'on pourrait prendre connaissance de tous les problèmes en vue d'effectuer des changements et d'éliminer certaines échappatoires de façon à régler certains des problèmes graves que nous rencontrons là-bas en ce qui concerne les exploitants qui n'ont pas de permis.

**Mr. Jamieson:** Je ne suis pas sûr qu'il serait avantageux que M. Pickersgill tienne des audiences officieuses ou d'autres formes d'audiences pendant son séjour en Colombie-Britannique. Je vais vous donner la raison de sa visite dans quelques minutes. Je puis vous assurer qu'on examine très attentivement toute cette question. Les représentants de l'Association du transport aérien m'ont rendu visite et nous avons eu de longs entretiens à cet égard.

## [Text]

proposals and suggestions from them, as to how the problem can be resolved. As I mentioned this morning, it is my understanding that some considerable progress has been made and that the ATA is considerably happier than it was a few months ago with the approach being taken by the CTC to this problem.

If there are groups in British Columbia or elsewhere who wish to speak with the Chairman, I am quite sure that he would be more than pleased to do that, as indeed I will when I go to Vancouver in a few days as well.

**Mr. Pringle:** Thank you, Mr. Jamieson. I am not quite sure of my ground on this last question because I do not have sufficient specifics, but you do not need to answer. It has been suggested to me that over the period of the changeover to CTC, and with regard to that decision of the Supreme Court of Canada, a number of necessary tools have been taken from airport transport and the Air Transport Committee with regard to control of base or route protection. I am wondering if this is a subject that we should bring up. Is there any plan to review the problem with a view to strengthening the powers in this regard?

**Mr. Jamieson:** Yes, there is. It is part of the general review that I mentioned earlier with a view to making amendments to the Act, and it is also part of the problem you introduced in your first question. It is all tied in together.

There is a very good philosophical question that is raised here and I think it is going to become increasingly important as more entrepreneurs wish to take advantage of the tremendous growth in aviation potential. Naturally, people who have a service assigned to them—I am thinking of route protection and things of this kind—argue that these is no necessity for additional services on that route. On the other hand, some energetic person comes along and feels that he can in fact make a go of it, either in the same territory or in competition. This raises some rather fundamental questions as to the extent to which policy ought to protect those who happen to have gotten in under the wire as opposed to new people coming along. I think what has to be the determining factor in all these cases is the public interest.

In other words, it would be pointless to over-license a particular area only to find that they all were going to go broke and the

## [Interpretation]

Le président de la Commission canadienne des Transports a reçu également leur visite. Nous avons demandé à tous les deux des suggestions et des propositions sur la façon de résoudre ce problème. Comme je l'ai mentionné ce matin, je crois comprendre qu'on fait beaucoup de progrès à cet égard, que l'ATA est beaucoup plus heureuse qu'elle ne l'était il y a quelques mois à propos de l'attitude adoptée par la CCT face à ce problème.

Si des associations en Colombie-Britannique ou ailleurs veulent parler au président, je suis sûr qu'il serait des plus heureux de s'entretenir avec elles tout comme je le serai moi-même quand je me rendrai à Vancouver dans quelques jours.

**M. Pringle:** Merci, monsieur le ministre. Je ne suis pas trop sûr de mes renseignements à propos de cette dernière question, car je n'ai pas suffisamment de données précises à ce sujet, mais vous n'êtes pas tenu de répondre. On m'a dit qu'au cours de la période de changement à la CCT, et en raison de la décision de la Cour suprême du Canada, on a enlevé un certain nombre de moyens nécessaires à l'Association et à la Commission du transport aérien en ce qui concerne le contrôle de la protection des bases et routes aériennes. Je demande si nous devrions discuter de ce sujet. Prévoit-on examiner cette question afin de renforcer les pouvoirs dans ce domaine?

**Mr. Jamieson:** Oui. Cette question fait partie de la révision générale que j'ai mentionnée plus tôt, en vue d'apporter des modifications à la Loi et elle concerne également le problème soulevé dans votre première question. Tout cela se tient.

Une question philosophique très valable entre en ligne de compte ici et, à mon avis, elle deviendra de plus en plus importante puisqu'un plus grand nombre d'entrepreneurs veulent profiter de la croissance énorme des possibilités de l'aviation. Évidemment, les gens qui sont chargés d'un service—je songe à la protection des routes—prétendent qu'il n'est pas nécessaire de prévoir des services supplémentaires sur cette route. D'autre part, une personne énergique se présente et elle pense qu'elle peut réussir dans le même territoire ou même en faisant la concurrence. Cette situation soulève des questions fondamentales quant à savoir jusqu'à quel point on doit protéger ceux qui sont déjà établis par opposition à ceux qui veulent s'y lancer. A mon avis, dans tous ces cas-là, le facteur déterminant doit être l'intérêt public.

En d'autres mots, il serait inutile, d'accorder trop de permis dans une région particulière tout simplement pour se rendre compte

## [Texte]

public was left with no service at all. But I repeat, that I think there is a thin line between the degree of protection that should be accorded and the point at which you allow additional competition in. So that is really the basic issue. I recall a particular instance in your own riding where this matter came up and, on the basis of appeal, I felt it was sufficiently warranted to send it back to the CTC for a re-hearing.

## [Interprétation]

que tous les gens font banqueroute, que le public n'est pas desservi du tout. Toutefois, je le répète, à mon avis, il y a une faible marge entre le degré de protection qu'on doit assurer et le point où l'on accepte une concurrence supplémentaire. Voilà la question fondamentale. Je me souviens d'un cas particulier dans votre propre circonscription où cette situation s'est produite, et aux termes d'un appel interjeté, j'ai pensé qu'il était suffisamment justifiable que la CCT tienne une autre audience à cet égard.

**Mr. Pringle:** Thank you very much, Mr. Chairman. I do appreciate those last remarks, because I think a lot of people interested in what we may call the more fundamental levels of flying will be interested in knowing that such remarks were made by you.

**M. Pringle:** Je vous remercie, monsieur le président. Je suis vraiment sensible à ces dernières observations, car à mon avis, beaucoup de gens qui s'intéressent aux aspects les plus fondamentaux de l'aviation seront heureux de savoir que vous avez fait de telles remarques.

**The Chairman:** Mr. Rock.

**Le président:** Monsieur Rock.

**Mr. Rock:** Mr. Minister, in our constituency there is a road called Swiss Road, over which an over-pass is being built by the provincial government. A particular sign had a lot of publicity lately in the Montreal newspapers. This sign, which fell down in the mud, claimed \$4 million spent by the provincial government to build this overpass. There recently was an announcement by the government that in any future shared programs with the provinces the provinces will have to mention the amount the federal government has contributed, when giving the amount spent on the project. If this is future policy, will the CTC force provincial or municipal road departments to show the amount contributed by the Grade Crossing Fund?

**M. Rock:** Monsieur le ministre, dans ma circonscription, le gouvernement provincial fait construire actuellement une voie surélévée au-dessus de la route appelée *Swissia Road*. Un panneau-réclame particulier a fait l'objet de beaucoup de publicité récemment dans les journaux de Montréal. Ce panneau qui est tombé dans la boue, indiquait que le gouvernement provincial avait dépensé 4 millions de dollars pour aménager cette voie.

Récemment, le gouvernement fédéral a annoncé qu'à l'avenir en ce qui concerne tout programme à frais partagés, les provinces devront mentionner le montant qu'a contribué le gouvernement fédéral lorsqu'on indiquera le total des dépenses d'un programme. Si cette politique est en vigueur à l'avenir, la CCT forcera-t-elle les départements provinciaux et municipaux de la voirie à indiquer les sommes d'argent contribuées par la Caisse des passages à niveau?

**Mr. Jamieson:** I would hope so but I do not know offhand just what the authority of the CTC is in that regard. It is purely and simply a question of our wishing the Canadian public to know what the federal contribution is to these projects, and I do not see that grade crossings would be exempt from it. I might say that if the provinces were prepared to take a bigger share of the cost from me I would not have any objection to the putting up a sign saying how much they had spent on it.

**M. Jamieson:** Je l'espère, mais je ne sais pas quelle est l'autorité de la CCT à cet égard. Nous désirons tout simplement que le public sache quelle est la contribution du gouvernement fédéral dans ce domaine et, je ne vois pas comment les passages à niveau constitueront une exception. Je pourrais dire que si les provinces étaient prêtes à assurer une plus grande partie du coût de ces projets, je ne m'opposerais pas du tout à ce qu'elles indiquent combien elles ont dépensé d'argent.

**Mr. Rock:** On the sign in question \$4 million was mentioned and I believe the CTC, through the Grade Crossing Fund, contributed \$1,600,000. If such is the case, then the sign should read that the Province of Quebec con-

**M. Rock:** Le panneau-réclame en question indiquait une dépense de \$4,000,000, et je pense que la CCT a contribué \$1,600,000 par l'entremise de la Caisse des passages à niveau. S'il en est ainsi, le panneau devrait indiquer

## [Text]

tributed only \$2,400,000, rather than \$4 million.

**Mr. Jamieson:** That is correct.

**Mr. Rock:** In connection with Bill C-137, one of the most important pieces of legislation in Canada, you showed slides on damages to cars. We have heard of slow moving cars bumping other cars at four, five or ten miles an hour, with resultant front or back end damage of up to \$600 or \$700. However, one can go to these amusement parks and ride in one of these electric bumper cars, which are hitting each other at five or ten miles an hour, and nothing happens. Yet, on such expensive cars as Buicks and other cars, you just touch at two or three miles an hour and you end up with \$300 damage.

Will your regulations force car manufacturers in the future to build proper bumpers? This is something that must be done. I believe that insurance companies would be very happy about such a thing, because they would not have so many payments to make. It also would bring down insurance rates right across Canada. Does your Department intend to force this issue? I recently was involved at four miles an hour and I even cannot afford to repair my car—I will have to drive it around with the bumper and grill all smashed up.

• 1635

**Mr. Jamieson:** Mr. Rock, I have to call your attention to the fact that ours is of course a highway safety bill, with the emphasis on safety. I suppose it could be argued that human life is in jeopardy even at four miles an hour, but fundamentally our responsibility and authority extends only to making cars as safe as possible.

I share completely, and I think every driver does, the same type of frustration over this bumper question. Without having any formal knowledge on the matter, I have a suspicion that the automobile manufacturers must be coming around to the same view—that it is not a very popular type of thing.

About the only answer I can give you at the moment is that I am going to talk to the auto manufacturers later this present month and this item is certainly very high on my list. I do not know what the prospects are for the Department of Transport to impose this in terms of a cost or damage item as opposed to

## [Interpretation]

que la province de Québec n'a fourni que \$2,400,000, au lieu de \$4,000,000.

**M. Jamieson:** C'est exact.

**M. Rock:** En ce qui concerne le bill C-137, une des lois les plus importantes au Canada, vous nous avez montré une diapositive indiquant les dommages causés aux véhicules automobiles. Nous avons entendu parler du cas de véhicules automobiles qui se déplacent lentement et qui heurtent d'autres voitures à 4.5 ou 10 milles à l'heure, ce qui occasionne jusqu'à \$600 ou \$700 des dommages à l'avant ou à l'arrière de la voiture. Toutefois on peut se rendre à des parcs d'amusement et conduire une de ces petites voitures électriques qui se heurtent à 5 ou 10 milles à l'heure, et il n'y a pas de dommages. Cependant, dans le cas de voitures dispendieuses comme la Buick ou d'autres modèles, on touche à peine à une autre voiture à 2 ou 3 milles à l'heure et on a des dommages de l'ordre de \$300.

Vos règlements vont-ils forcer à l'avenir les fabricants de véhicules automobiles à construire des pare-chocs convenables. Je pense que les compagnies d'assurance en seraient fort heureuses, car elles n'auraient pas tant de paiements à faire. Cette situation ferait baisser les taux d'assurance dans tout le pays. Votre ministère a-t-il l'intention d'exiger qu'on prenne de telles mesures? Un accident m'est arrivé récemment. J'allais 4 milles à l'heure et je ne peux même pas me permettre de faire réparer ma voiture, et je devrai la conduire avec le pare-chocs et la calandre complètement détruits.

**M. Jamieson:** Monsieur Rock, je me dois de vous signaler qu'il s'agit d'un projet de loi sur la sécurité routière, qui met l'accent sur la sécurité. Je suppose qu'on pourrait prétendre que la vie humaine est en danger même à 4 milles à l'heure, mais fondamentalement notre autorité et notre responsabilité ne s'étendent qu'à exiger que la construction des véhicules automobiles soit selon les meilleures normes de sécurité possible. Je partage entièrement ces sentiments de frustration en ce qui concerne les pare-chocs comme tout chauffeur d'automobile. Sans bien connaître vraiment le sujet, je suppose que les fabricants d'automobiles ont le même point de vue que cette situation n'est pas très populaire.

La seule réponse que je puisse vous donner en ce moment est que je vais rencontrer les manufacturiers d'automobiles plus tard ce mois-ci, et que cette question est prioritaire sur ma liste de sujets à discuter. Je ne sais pas quels sont les projets relatifs au ministère des Transports. Mais sans couper les che-

## [Texte]

a safety item but, without splitting hairs, it conceivably may be that this is more a question for the Department of Consumer Affairs than it is indeed for highway safety. But I do not want to dismiss your question in that way, I merely am saying that this is really one of the problem areas. Similarly, of course, we can only extend our jurisdiction to the new car, the car coming off the assembly line.

**Mr. McCleave:** Not the old cars that M.P.s drive.

**Mr. Jamieson:** Not the old ones that M.P.s drive, no. Under those circumstances you become a provincial rather than a federal responsibility.

But I can say, Mr. Rock, that it is a very high priority with me. I think the Canadian public deserves to get a measure of protection on this, and I propose to work to the extent of my authority to do just that.

**Mr. Rock:** That is very good. A lot has been said about changing the structure of the National Harbours Board. Why do we have the National Harbours Board and these port authorities all over the place? Why do you not operate the harbours in the same manner as the airports, where you have only airport managers and their staff. I do not see any reason for your not doing the same with harbours. I think it better to have managers, your members right here, and then we would not require these extra estimates for the National Harbours Board. The same goes for the Seaway Authority. I think all this should be under your jurisdiction, with managers for the seaway and the harbours, just as the airports are run—unless you anticipate having airport council and such things going the opposite way.

**Mr. Jamieson:** In fact, we do to some extent. I think there is merit in what you have said up to a point. That is, as I tried to describe our concept of it this morning, there should be one national agency which has the policy-making decisions and which ensures uniformity and fairness in terms of all the ports.

The argument that you would get at the local level, let us say in Montreal or in most major areas, is that you cannot run a port from Ottawa, that you cannot run it in fact with a manager who in a sense is taking all his orders from Ottawa and that therefore there is a necessity to insert between the national body and the management some kind of an advisory group at the local level which

## [Interprétation]

veux en quatre, il s'agit peut-être d'une question qui relèverait davantage du ministère de la Consommation que de la sécurité routière. Toutefois, je ne veux pas laisser tomber votre question de cette façon; je dis simplement qu'il s'agit d'un des cas qui présentent des problèmes. Bien entendu, notre compétence ne s'étend dans le cas des nouvelles voitures qui entrent sur le marché.

**M. McCleave:** Non dans le cas des vieilles voitures que conduisent députés.

**M. Jamieson:** Non. Dans ces conditions, il s'agit d'une responsabilité provinciale plutôt que fédérale. Je puis vous dire, monsieur Rock que en ce qui me concerne, cette question est d'une grande priorité. Je pense que le public canadien mérite d'obtenir une certaine protection dans ce domaine, et je me propose de prendre les mesures nécessaires à cet égard.

**M. Rock:** Très bien. On a beaucoup parlé de modifier la structure d'administration du Conseil des ports nationaux. Pourquoi avons-nous le Conseil des ports nationaux et toutes les autres autorités de ce genre? Pourquoi on n'administre pas les ports de la même façon que les aéroports, à savoir simplement des directeurs d'aéroport et leur personnel. Je ne vois pas pourquoi on ne procède pas de la même façon pour les ports. Je crois qu'il est préférable d'avoir des directeurs, ainsi il ne serait pas nécessaire de prévoir ces crédits supplémentaires pour le Conseil des ports nationaux. Il en est de même pour l'administration de la voie maritime. Toute cette administration devrait relever de votre compétence, à savoir des directeurs pour les ports et la voie maritime, tout comme fonctionnent les aéroports, à moins qu'on prévoie former un conseil des aéroports et des organismes de ce genre.

**M. Jamieson:** De fait, on procède ainsi dans une certaine mesure. Je pense qu'il y a une certaine valeur dans ce que vous avez dit jusqu'à un certain point. Comme j'ai essayé de vous l'expliquer ce matin, il devrait exister un organisme national chargé de l'élaboration des décisions et qui assurerait l'uniformité et l'impartialité en ce qui concerne l'ensemble des ports.

L'argument qu'on nous présentera, au niveau local, notamment à Montréal ou dans la plupart des régions importantes est qu'on ne peut administrer un port à partir d'Ottawa, ainsi par l'entremise d'un directeur qui reçoit toutes ses directives d'Ottawa, et que par conséquent, il est nécessaire d'introduire entre l'organisme national et la direction un genre de comité consultatif et représentatif au

## [Text]

is representative and which can on a day-to-day basis make the kind of decisions which have to be made quickly. I think the big problem is trying to define the levels of responsibility and authority, both of the local manager, of the so-called port commission, and of the national body. This is an extremely intricate arrangement and, as I said this morning, I do not believe that you can apply it in precisely the same way at every port across the country—you have to take local conditions into account.

**Mr. Rock:** I still have some more questions. Is my time up?

**The Chairman:** Your time is up.

**Mr. Rock:** Then would you put me back on the list.

**The Chairman:** Mr. McCleave.

• 1640

**Mr. McCleave:** Perhaps I could follow up some of these questions on the National Harbours Board. If I am going over ground that already has been covered, please feel free to tell me and I will desist. I had to attend another committee.

Mr. Minister, is it your feeling that the present commissioners and people who work for the National Harbours Board will be fitted into the Department under the proposed re-organization?

**Mr. Jamieson:** Do you mean the personnel?

**Mr. McCleave:** Yes.

**Mr. Jamieson:** I cannot answer that obviously in terms of specific cases, but I have given general assurance that there will be no major upheaval, if you wish, in terms of personnel under the reorganization plan. Whether or not that is 100 per cent of the case, obviously I cannot say.

**Mr. McCleave:** Let us start at the top where people are on term appointments rather than making a career of it, perhaps, where some of those terms are coming to a close pretty soon. Would that sort of person be fitted into the Department?

**Mr. Jamieson:** It is rather difficult to answer that without knowing the individuals and I am sure you would not want to discuss a particular person's future in Committee. I can only say that we will provide fair and equitable treatment for all concerned and I have no thoughts of any major changes or anything of that nature. They may not neces-

## [Interpretation]

niveau local, qui peut au jour le jour prendre le genre de décisions qui nécessitent une action rapide. A mon avis, le grand problème est d'essayer de définir les différents niveaux de responsabilité et d'autorité en ce qui concerne à la fois le directeur local, la commission des ports et l'organisme national. Il s'agit d'une organisation très complexe et comme je l'ai dit ce matin, je ne crois pas qu'on puisse l'appliquer exactement de la même façon dans chacun des ports du pays, car il faut tenir compte de la situation locale.

**M. Rock:** J'aurais d'autres questions à poser? Est-ce que mon temps est écoulé?

**Le président:** Oui.

**M. Rock:** Voudriez-vous porter de nouveau mon nom sur la liste?

**Le président:** Monsieur McCleave.

**Mr. McCleave:** Peut-être pourrais-je reprendre certaines de ces questions au sujet du Conseil des ports nationaux. Si je reviens sur un sujet déjà étudié, libre à vous de me le dire, et je vais m'arrêter à ce moment-là. J'ai dû assister à la réunion d'un autre Comité.

Monsieur le ministre, êtes-vous d'avis que les commissaires actuels et les employés du Conseil des ports nationaux feront partie de votre ministère aux termes de la réorganisation proposée?

**Mr. Jamieson:** Voulez-vous parler du personnel?

**Mr. McCleave:** Oui.

**Mr. Jamieson:** Je ne saurais répondre pour ce qui est des cas particuliers, mais j'ai donné l'assurance d'ensemble qu'il n'y aurait pas de changement majeur dans le personnel en vertu du plan de réorganisation. Est-ce que ce sera le cas dans chacun des cas, je ne suis pas en mesure de vous le dire.

**Mr. McCleave:** Commençons par le haut de la pyramide, où les gens sont nommés pour une période plutôt que pour faire carrière et où certaines de ces périodes vont se terminer bientôt. Est-ce qu'une telle personne serait alors intégrée au sein du Ministère?

**Mr. Jamieson:** Il est plutôt difficile de donner réponse à ceci sans connaître les personnes en cause et je suis sûr que vous ne voudriez pas parler de personnes particulières au sein du Comité. Je puis dire que nous accorderons un traitement juste et équitable à tous les intéressés et je n'ai pas songé à des changements majeurs de cette nature. Il se

## [Texte]

sarily be in the same positions or carrying on the same functions, but I certainly have made it perfectly clear, as I have said in my public utterances, that there would be no major personnel disruptions.

**Mr. McCleave:** When does the Minister foresee that, if I can use the phrase, the amalgamation of National Harbours Board within the Department would take place?

**Mr. Jamieson:** I would hope that for practical working purposes it can be achieved within a matter of a few months. We are not at this moment clear because the work is still proceeding on what legislative changes may be necessary, but I think that in practical terms I can assure you that it will take place certainly within the current year.

**Mr. McCleave:** I now would like to turn to a second area. I had asked the Minister some questions about the CPA earlier this morning and I neglected one aspect of that question. CPA now does European flights, but I think they originate in Montreal which, for example, in the case of people in Atlantic Canada means that they have to head West before they can head East which involves additional expense, whereas it would save them money if they could go into Halifax by ordinary airline and then make the hop overseas that way. Would CPA be able to apply to pick up passengers from Halifax and make its departure from there for those passengers who are strictly for international travel? I do not mean the person who is going to travel, say, from Halifax to Montreal, but rather the person who is going overseas or coming back.

**Mr. Jamieson:** I think I will have to divide my answer into about three parts on that, Mr. McCleave.

In the first place, it would depend upon the nature of the bilateral agreement. Some of these specify the point of departure as well as the point of arrival. In other words, it may be that our agreement, let us say, with Spain, with Germany or whatever the country was, identifies the airport in Canada which is included in the bilateral. That is one possibility.

The second one is that the issue has never really come up in terms of CP Air, so far as I am aware, asking either to originate flights in Halifax or to make an en route stop in Halifax. I suspect, and I may be wholly wrong on this, that the reason for it is that most passengers, let us say, from Central Canada wishing to go overseas are anxious to get there

## [Interprétation]

peut qu'elles n'occupent pas les mêmes postes ni n'exercent les mêmes fonctions, mais j'ai souligné très clairement, je l'ai dit d'ailleurs publiquement, qu'il n'y aurait aucun changement majeur du personnel.

**M. McCleave:** Quand le Ministre prévoit-il, si je puis dire, l'amalgamation du Conseil des ports nationaux au Ministère?

**Mr. Jamieson:** J'espère que du point de vue pratique, cela pourrait se faire d'ici quelques mois. A l'heure actuelle nous ne sommes pas encore fixés, car le travail se poursuit sur les modifications qu'il y aurait lieu d'apporter à la loi, mais je crois que du point de vue pratique, je puis vous assurer que cela se passera certainement au cours de la présente année.

**M. McCleave:** Je désire maintenant aborder un autre domaine. J'avais posé des questions au Ministre au sujet de la CPA ce matin et j'ai négligé un aspect du problème. La CPA, à l'heure actuelle, a des envolées vers l'Europe, mais je crois qu'elles sont en partance de Montréal, ce qui, par exemple, pour les gens des provinces de l'Atlantique, signifie qu'il leur faut nécessairement se diriger vers l'Ouest avant d'aller vers l'Est, ce qui comporte des frais supplémentaires, tandis qu'ils épargneraient de l'argent s'ils pouvaient se diriger vers Halifax par les lignes aériennes ordinaires et ensuite, pouvoir aller en Europe sur cette route. Est-ce que la CPA pourrait demander de prendre des voyageurs à Halifax et ensuite, s'envoler de là pour les vols internationaux. Je ne veux pas dire ceux qui veulent voyager de Halifax à Montréal, mais plutôt ceux qui doivent se rendre outre-mer ou en revenir.

**Mr. Jamieson:** Il faudrait que je divise ma réponse en trois, monsieur McCleave.

Tout d'abord, cela dépend de la nature de l'accord bilatéral. Certains précisent le point de départ ainsi que la destination. En d'autres termes, il se peut que l'accord avec l'Espagne ou l'Allemagne ou peu importe le pays, identifie l'aérodrome de départ au Canada, compris dans l'accord bilatéral. C'est une possibilité.

La deuxième possibilité, c'est que la question n'a vraiment jamais été soulevée à ma connaissance par une demande de la CPA. Soit d'avoir Halifax comme lieu d'origine de ces envolées ou encore pour faire un port d'escale. J'ai peut-être tort, mais j'imagine que la raison, c'est que la plupart des voyageurs, mettons du centre du Canada, qui veu-

## [Text]

with as few stops as possible and by the shortest possible route so that, therefore, unless CP Air could be assured of a total load, if you like, originating in Halifax, it might not be worth their while to do it.

As to whether we would entertain such a proposal, I do not wish to give you the stock answer that that is hypothetical, but I will say that if the matter is raised by CP Air I will certainly be glad to consider it. I do think, however, that in so far as Air Canada is concerned that they are, I believe, now giving a greater frequency in terms of international flights out of Halifax than in the past.

**Mr. McCleave:** Yes, both to Europe and to the Caribbean.

**Mr. Jamieson:** Right.

**Mr. McCleave:** Who does the negotiations about the international landing rights? Does the Department of Transport initiate them and have them done by the diplomatic people or do you, yourself, get into this business of horse trading?

• 1645

**Mr. Jamieson:** It varies depending upon the circumstances. In the first instance, the decision on initiating talks is a policy matter which must have Cabinet approval on my recommendation. Once that decision has been made the responsibility essentially rests with the Department of Transport, but depending upon the circumstances and the kinds of skills that may be required or the kinds of experience that may be necessary, we draw on External Affairs and the Canadian Transport Commission. By historical precedent the Canadian Transport Commission has done a good deal of this work because in the transfer a lot of the personnel who had experience in the field went to the CTC, but there is no statutory or other commitment to that arrangement and, therefore, we manoeuvre it quite a bit. For instance, as of this moment, negotiations are going on with the United States on bilaterals and the head of the Canadian delegation in that regard is Mr. E. Ritchie, the Under Secretary of State.

**Mr. McCleave:** I realize this is, perhaps, a very delicate field to get into, one does not like to tip one's hand publicly, but are there any other negotiations that might be mentioned publicly?

## [Interpretation]

lent aller outre-mer, veulent le faire avec le moins d'arrêts possibles et par la route la plus courte possible, si bien qu'à moins que CPA ne puisse avoir l'assurance d'une envoiée complète en partance d'Halifax, cela ne vaudrait peut-être pas la peine de le faire. Quant à savoir si nous accepterions une telle proposition, je ne saurais vous donner une réponse hypothétique mais je dirai toutefois que si la question est soulevée par la CPA, je serais heureux de l'étudier. En ce qui concerne Air Canada, je crois que cette société a, à l'heure actuelle, une plus grande fréquence que par le passé pour ce qui est des vols internationaux à partir de Halifax.

**M. McCleave:** Oui, vers l'Europe et vers les Antilles.

**M. Jamieson:** Vous avez raison.

**M. McCleave:** Qui s'occupe des négociations en ce qui concerne les droits d'atterrissement internationaux. Est-ce que c'est le ministère des Transports qui en prend l'initiative? Sont-ce les diplomates ou est-ce vous-mêmes qui vous en occupez?

**M. Jamieson:** Cela varie selon les circonstances. Au premier abord, la décision quant à l'origine des entretiens, est une question de politique qui doit avoir l'approbation du cabinet sur ma recommandation personnelle. Une fois la décision prise, la responsabilité est essentiellement celle du ministère des Transports, mais, selon les circonstances, et le genre d'aptitude qui pourraient être requis, exigés ou le genre d'expérience nécessaire, nous nous adressons à la Commission canadienne des transports ou au ministère des Affaires extérieures. D'après les précédents historiques, la Commission canadienne des transports a toujours fait une bonne partie de ce travail, car dans le transfert, une bonne partie du personnel qui avait de l'expérience dans ce domaine est passée à la CCT mais il n'y a pas de disposition statutaire ou d'autres engagements en rapport avec cette situation. Nous pouvons donc manœuvrer un tout petit peu. A l'heure actuelle, par exemple, il y a des négociations avec les États-Unis sur les accords bilatéraux et c'est, le sous-secrétaire d'État, M. Ritchie, qui dirige la délégation canadienne.

**M. McCleave:** Ce doit être un domaine plutôt délicat, car on ne veut jamais dire publiquement ce que l'on fera, mais est-ce qu'il y a des négociations dont on peut faire état en public?

## [Texte]

**Mr. Jamieson:** I think it is a matter of common knowledge that a number of countries including Italy, Germany and Holland, the Netherlands, have all indicated an interest in getting additional access to Canadian airports. I have said that we are not opposed in principle to these negotiations, but since most of them involve Toronto, they must await the creation of adequate facilities there so that any agreements we reach can be carried out because we simply could not take a bigger load at Toronto than we have at the moment until our new facilities are constructed.

**Mr. McCleave:** Finally, Mr. Chairman, the Minister's statement...

**Mr. Jamieson:** May I add so that I may complete the list that there is one that is under way which, I think, again is a matter of public knowledge. Some discussions on Israel have taken place, but I do not know how much that has been moved along in recent months.

**Mr. McCleave:** In the Minister's statement this morning, Mr. Chairman, he referred to the fact that no final decision had been made on the SSTs, but I wonder if he would bring us up to date on the studies that have been made and, I think there was a special committee established within the Department. I got a rather interesting and very full answer, I think, about two years ago on just how far that study had progressed and I wondered if anything more could be said about it at this time.

**Mr. Jamieson:** Is this on the effect of SSTs or on the economics of it?

**Mr. McCleave:** No, I think really the pollution problem was, as I recall, a very important part of the study that was being carried out.

**Mr. Jamieson:** I would like to ask Mr. Scott, the Director of Air Services who is highly competent in this field, to answer your question.

**Mr. Scott:** There is a panel under ICAO in which the study of SSTs has been going on for quite a while and Canada is a member of that committee. There is also another working group, if you like—it is less of a formal undertaking—and that is between the Department of Transport people, Canada, the U.K. and the United States. At the last meeting I believe also France was on it. So there is sort

## [Interprétation]

**M. Jamieson:** Chacun sait qu'un certain nombre de pays, y compris l'Italie, l'Allemagne et les Pays-Bas ont tous manifesté un intérêt à obtenir plus d'accès aux aéroports canadiens. J'ai déjà dit que nous n'avions pas d'objection en principe à ces négociations, mais qu'étant donné que la plupart avait trait à Toronto, on doit attendre qu'il y ait suffisamment d'aménagements convenables là-bas pour que les accords intervenus puissent être mis en vigueur, car il nous est impossible d'assumer un plus gros fardeau que celui qui nous incombe à l'heure actuelle à Toronto tant qu'on n'aura pas construit de nouvelles installations.

**M. McCleave:** Et enfin, monsieur le ministre...

**M. Jamieson:** Puis-je ajouter, pour terminer la liste qu'il y en a une en cours à l'heure actuelle—ce que tout le monde sait qu'il y en a des discussions avec Israël, mais je ne sais pas jusqu'à quel point on a fait des progrès ces derniers mois.

**M. McCleave:** Dans la déclaration du Ministre ce matin, monsieur le président, il a mentionné le fait qu'aucune décision définitive n'avait été prise au sujet des avions supersoniques SST. Je me demande s'il pourrait nous tenir au courant des études qui ont été faites. Je pense qu'un comité spécial a été établi au sein du Ministère. J'ai reçu une réponse très intéressante il y a deux ans au sujet des progrès accomplis jusqu'à cette date et je me demande si l'on peut ajouter quoi que ce soit maintenant.

**M. Jamieson:** Est-ce qu'il s'agit des effets des SST ou de l'aspect économique du problème?

**M. McCleave:** Si j'ai bien compris, la question de la pollution constituait une partie très importante de l'étude qui a été faite n'est-ce pas?

**M. Jamieson:** J'aimerais demander au directeur des services de l'air, M. Scott, qui est très compétent dans ce domaine, de vous répondre.

**M. Scott:** Il y a un forum tenu sous les auspices de l'OACI où il est question des SST depuis un certain temps. Le Canada fait partie de ce comité. Il y a un autre groupe d'étude, une entreprise moins officielle si vous voulez, entre le ministère des Transports du Canada, le Royaume-Uni et les États-Unis. A la dernière réunion, il me semble que la France était aussi représentée. Alors il y a

## [Text]

of a two-pronged deal, but the main discussions are under ICAO.

**Mr. McCleave:** It is possible if the United States gets into this field, but we do not that there may come a day when all American airports are fogged in, or the like, and for reasons of safety of people on an SST they would have to seek a Canadian landing site. Is this part of any discussion that is going on, Mr. Scott?

**Mr. Scott:** Yes, it is part. There is quite an area of research discovery, if you like, on SST performance, not just bad weather, but clear air turbulence and a number of these things all of which are handled by separate panels. However, the fact is that SST operations can be conducted under supersonic speeds and under this condition we do not get the shock wave and the noise problem that you would get at supersonic. Furthermore the SSTs will operate from 10,000 feet of runway. So under reduced speeds and these conditions, there is no real problem.

**Mr. Jamieson:** Their payload is very small, of course, relative to the 747.

**Mr. McCleave:** What airports in Canada could now receive them?

**Mr. Scott:** Every major airport.

**Mr. McCleave:** All the international airports in Canada?

**Mr. Scott:** Yes, sir.

**Mr. Jamieson:** There may be one or two that are...

**Mr. Scott:** We have 8,800 feet at Gander.

**Mr. McCleave:** How much at Gander?

**Mr. Scott:** Eighty-eight hundred.

**Mr. McCleave:** So that is the only one where it is really under the 10,000 feet that you have mentioned.

**Mr. Scott:** Yes, but the 10,000 feet is measured for take-off under certain conditions. You could certainly land under 8,800 feet.

• 1650

**Mr. McCleave:** Oh yes. It might be difficult to get the beast off at the airport but you could get it down and the passengers safe.

## [Interpretation]

peut-être une double approche, mais la question principale se trouve à relever de l'OACI.

**M. McCleave:** Est-il possible que, si les États-Unis se lancent dans ce domaine et que nous ne le faisons pas, il arriverait peut-être un jour où tous les aéroports américains seraient fermés par suite de la brume et qu'on doive chercher un terrain d'atterrissement au Canada, est-ce que cela fait partie des décisions qui se poursuivent, monsieur Scott?

**M. Scott:** Oui, il y a tout un secteur qui s'occupe de la recherche concernant les rendements des SST non seulement quand la température est mauvaise mais lors des perturbations par temps clair et de facteurs semblables qui sont du ressort de forums distincts. Toutefois, le fait est que les opérations des SST peuvent se continuer en deçà des vitesses supersoniques et dans ce cas, vous n'avez pas de vague de choc ni le bruit que vous auriez à des vitesses supersoniques. De plus, les SST exigeront une piste d'atterrissement de 10,000 pieds. Ainsi, vu les vitesses réduites, dans ces conditions il n'y a pas vraiment de problème.

**M. Jamieson:** Évidemment, l'avion a une charge utile très faible comparée à celle du 747.

**M. McCleave:** Quels aéroports peuvent les recevoir maintenant?

**M. Scott:** Tous les principaux aéroports.

**M. McCleave:** Tous les aéroports internationaux du Canada?

**M. Scott:** Oui.

**M. Jamieson:** Il y en a peut-être un ou deux qui sont...

**M. Scott:** La piste a 8,800 pieds à Gander.

**M. McCleave:** Combien dites-vous?

**M. Scott:** Quatre-vingt-huit fois cents.

**M. McCleave:** Elle est donc la seule à avoir moins des 10,000 pieds indiqués.

**M. Scott:** Oui, on calcule 10,000 pieds pour certaines conditions de décollage, mais on peut certainement atterrir sur une piste de 8,800 pieds.

**M. McCleave:** Oui, je comprends. Il serait difficile de décoller, mais possible d'atterrir, et les passagers seront sains et saufs.

## [Texte]

**Mr. Scott:** That is right.

**Mr. McCleave:** Well Gander might have a very interesting museum of SSTs. Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Thomas.'

**Mr. Thomas (Moncton):** Thank you, Mr. Chairman. First I would just like to set the record straight on the exchange which took place between the Minister and I this morning; I think it was a misunderstanding. At that time I asked the Minister if he would care to tell the Committee what, if any, recommendations he had received in a letter addressed to him by the Chairman of the Atlantic Provinces Transportation Commission, Mr. Crosby. He answered in effect that I should know what they were because all members had received a copy and this is where I think the misunderstanding arose. I would like to make it quite clear here now, Mr. Jamieson, that I am not referring to the letter from Mr. R. G. Smith of March 26 in which he asks, in effect, that you take action to defer the freight rate increase; and the later letter from Mr. Dickson of which he sent copies to all members. I am referring to a letter to the best of my knowledge written by Mr. Crosby to you sometime in February. As far as I know he sent copies to the four premiers and no one else. This is the letter I am referring to and I ask you again, did you receive that letter and did it have specific recommendations in there?

**Mr. Jamieson:** I have had a number of exchanges of correspondence with Mr. Crosby and I would have to check the dates and the files to see whether that one is there. I am sure that if Mr. Crosby said it was sent that it has been received but I do recall the specific letter to which you refer.

**Mr. Thomas (Moncton):** I can understand that, Mr. Minister, so I would ask if you would have your staff check the files...

**Mr. Jamieson:** Of course.

**Mr. Thomas (Moncton):** ...to see if the letter was received and what reply you made to Mr. Crosby.

**Mr. Jamieson:** Yes, I would be very glad to do that.

**Mr. Thomas (Moncton):** I will have to take another tack. When the Atlantic Region Freight Assistance Act was passed, its pur-

## [Interprétation]

**M. Scott:** C'est vrai.

**M. McCleave:** Gander pourrait alors avoir un musée très intéressant de SST. Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** M. Thomas a la parole.

**M. Thomas (Moncton):** Merci beaucoup, monsieur le président. Tout d'abord, je voudrais rectifier le compte rendu de ce matin, concernant l'échange d'opinion que j'ai eu avec le ministre. Il s'agissait d'un malentendu puisqu'à ce moment-là, j'ai demandé au ministre s'il ne pouvait pas révéler au comité les propositions contenues dans une lettre que lui avait adressée M. Crosby, le président de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. Il a répondu que je devais savoir ce qu'il en était puisque tous les membres de la Chambre en avaient reçu copie. C'est là l'origine du malentendu. J'aimerais affirmer ici bien clairement, monsieur le ministre, que je ne parle pas de la lettre de M. Smith, du 26 mars par laquelle il demande que vous preniez des dispositions pour remettre à plus tard les augmentations du tarif de transport ni d'une lettre subséquente de M. Dixon dont il a envoyé copie à tous les membres. Je veux parler, plutôt, d'une lettre qui, au meilleur de ma connaissance, vous a été adressée par M. Crosby au cours du mois de février. Pour autant que je sache, il n'en a envoyé copie qu'aux quatre premiers ministres seulement. C'est de cette lettre dont je veux parler et je vous demande de nouveau si vous avez reçu cette lettre et si elle contenait des recommandations précises.

**M. Jamieson:** Il y a eu un certain échange de correspondance avec M. Crosby. Je devrais vérifier les dates et les dossiers pour savoir si cette lettre s'y trouve. Je suis sur que si M. Crosby affirme l'avoir envoyée, on laura certainement reçue. Mais je ne me souviens pas en particulier de la lettre dont vous parlez.

**M. Thomas (Moncton):** Je comprends très bien, monsieur le ministre, et vous demande si votre personnel ne pourrait pas vérifier les dossiers...

**Mr. Jamieson:** Bien sûr.

**Mr. Thomas (Moncton):** ...pour savoir si cette lettre est parvenue et quelle réponse a été donnée à M. Crosby.

**Mr. Jamieson:** Oui, j'aurai grand plaisir à le faire.

**Mr. Thomas (Moncton):** Je voudrais maintenant aborder un autre point. Quand on a adopté la loi sur les subventions au transport

## [Text]

pose was to extend the subsidies to the truckers and the reason you wanted to extend it the truckers was that you said you hoped by doing this, I am paraphrasing what you said, that it would have a salutary effect in terms of what the railway rates were likely to be. In other words, the purpose of the exercise was hopefully that by providing this competition the rail rates and truck rates would come down. I do not think that Act—I think somewhere in the drafting of that Act subsidies were included for a purpose which I do not think you or the Cabinet ever intended. I do not think these were intended to extend the movement of household goods out of the region. In effect now we are subsidizing Maritimers to do what Mr. Walter Gordon wanted them to do a few years ago, move out of the Maritimes. We are paying a subsidy to move their household furniture out of there. I know the Act is interpreted that way and you are bound by it but do you think it is right or should it be changed?

**Mr. Jamieson:** You will appreciate why I have to be a bit cautious in my answer on this. I must confess I did not feel that the movement of household goods and so on was a matter for subsidization. It sure as heck is not designed to assist the Atlantic Provinces to subsidize people to get out of there, as you say. It is a matter which I have asked the Commission to give me a paper on as to why this is being done. If a recommendation were to come forward from any group recommending that this not be done, then I personally would be inclined to look on it with a considerable amount of favour. I would do that for a number of reasons; one being that, in fact, in the movement of household goods and so on, there does not appear to be the level of competition which I think is desirable. There appears to be some form of rate setting, although I am not sure just exactly how it works. It is a question which I certainly can undertake to examine and to see what can be done about it.

**Mr. Thomas (Moncton):** Could I through the Chairman make representations to you to give instructions to the Chairman of the Federal-provincial Committee possibly to explore this?

**Mr. Jamieson:** Yes. My officials who are here will certainly take note of this and we will be very glad to have it looked at. If it happens to be one of the recommendations of the Federal-provincial Committee so much the better.

**Mr. Thomas (Moncton):** Second, Mr. Chairman, the intent of the Atlantic Region Freight

## [Interpretation]

des marchandises dans la Région atlantique, il s'agissait d'étendre ces subventions aux camionneurs, dans le but, selon vous, de provoquer un effet salutaire quant aux nouveaux tarifs. En d'autres termes, la concurrence aurait fait baisser les tarifs des chemins de fer et des camions. Je pense que cette loi prévoit des subventions à des fins que ni le Cabinet, ni vous-mêmes n'aviez, je pense, envisagées. Je ne pense pas qu'il se soit agi de provoquer un mouvement d'exportation d'articles ménagers, en dehors de la région. En somme, nous accordons des subventions aux habitants des Maritimes pour qu'ils quittent leur province, à l'instar de M. Walter Gordon qui les y invitait il y a quelques années. Nous payons pour subvenir à leur déménagement. Je sais qu'on interprète ainsi la loi et que vous y êtes liés. Pensez-vous qu'elle soit juste et qu'elle ne nécessite pas de changement?

**M. Jamieson:** Je dois faire à cela une réponse prudente. Je dois vous avouer que je ne croyais pas que le mouvement d'articles ménagers ou d'articles semblables doit faire l'objet de subventions. Il est encore plus certain qu'il ne s'agissait pas d'envisager les habitants des provinces de l'Atlantique à déguerpir, comme vous le dites. C'est pourquoi j'ai demandé à la Commission de nous fournir un rapport sur la question afin de connaître les motifs de ces agissements. Si l'on formulait des propositions en vue d'y surseoir je serais, quant à moi, très favorable à une telle idée. Je le ferais pour plusieurs raisons: la première, étant que le mouvement des articles ménagers et autres ne semble pas bénéficier de la concurrence souhaitable. Il semble y avoir un certaine politique de structuration des tarifs, dont je ne connais pas au juste le mécanisme, mais c'est une question que je pourrai certainement étudier afin de voir ce qu'on peut en faire.

**M. Thomas (Moncton):** Est-ce que je peux vous faire des instances par l'entremise du président afin que vous donniez des directives au président du comité fédéral-provincial pour qu'il enquête à ce sujet?

**Mr. Jamieson:** Oui, mes collaborateurs ici présents en tiendront compte et nous nous ferons un plaisir d'étudier la question. Et s'il s'agit d'une recommandation du Comité fédéral-provincial, eh bien, tant mieux.

**Mr. Thomas (Moncton):** En deuxième lieu, monsieur le président, la loi sur les subven-

## [Texte]

Assistance Act, as I understand it was to give the truckers the same subsidy as rail carriers, but here again I think because of mathematics or freight rates and so on, it has been interpreted in such a way that truckers are not getting exactly the same assistance in all cases as the railways. Because of this, they can in effect say "All right, we cannot pass these savings on because we are not getting the same assistance that the railway is". This is another thing I would like to bring to your attention and ask if you would take this into consideration.

## [Interprétation]

tions au transport des marchandises dans la Région atlantique avait essentiellement pour but, si je comprends bien, d'accorder les mêmes subventions aux camionneurs et aux compagnies ferroviaires; cependant, par suite de la mathématique des tarifs de transport et d'autres considérations, on a interprété de telle façon la loi que les camionneurs n'obtiennent pas dans tous les cas la même aide que les chemins de fer. Par suite, ils peuvent dire: «nous ne pouvons offrir des tarifs économiques parce que nous ne recevons pas la même subvention que les chemins de fer». C'est une chose que je voudrais vous signaler et vous demander si vous ne pouvez pas en tenir compte.

**Mr. Jamieson:** Of course, I can say to you that the objective was clearly as you have stated it, to put them on the same basis. There may be some technical problems but if a formula can be found to correct it then we will be glad to look at it. I do not recall personally having had any representations from the trucking industry in this regard. I have had letters from the trucking industry confirming the fact that they had reduced their rates as a result of the subsidy and also that in so far as the outbound traffic was concerned it had been decidedly beneficial to them. Indeed anything that I have had from the trucking industry in the Atlantic Provinces has commended the action rather than been critical of it. However, there may be some specifics, if there are and we can correct them, we will.

**Mr. Jamieson:** Je puis vous dire que l'objectif était bien comme vous le dites: les traiter sur un pied d'égalité. Il existe peut-être des difficultés d'ordre technique, mais si l'on pouvait mettre au point une formule pour rectifier la situation, nous nous ferions un plaisir de l'étudier. Je ne me souviens pas, quant à moi, avoir jamais reçu des instances de l'industrie du camionnage à cet égard. J'ai reçu des lettres de cette industrie annonçant une réduction des tarifs à la suite de ces subventions, ce qui a été avantageux pour le mouvement de transport vers l'extérieur. En fait, toute la correspondance parvenue de l'industrie du camionnage des provinces de l'Atlantique, appuyait notre action plutôt qu'elle la condamnait. Il y a peut-être des difficultés particulières. S'il y en a que nous pouvons rectifier nous le ferons.

**Mr. Thomas (Moncton):** The reason, Mr. Chairman, that I am bringing up these two recommendations is because I think the sum total of the two, if they were both adopted, would not add any government cost because the subsidy you take away from the furniture hauling would probably offset the slight difference in rates which now apply on the subsidy.

**Mr. Thomas (Moncton):** La raison qui me pousse à discuter ces deux propositions se fonde sur ma croyance selon laquelle, en cas d'adoption, elles n'entraineraient pas de débours pour le gouvernement puisque le retrait des subventions accordées pour le déménagement des mobiliers pourrait compenser la légère différence du taux actuel des subventions.

**Mr. Jamieson:** Yes.

**Mr. Jamieson:** C'est ça.

**Mr. Thomas (Moncton):** I think this could be done without additional cost. You would not have to find moneys anywhere else.

**Mr. Thomas (Moncton):** Je crois que cela peut se faire sans frais additionnels. Vous n'auriez pas à chercher de l'argent ailleurs.

**Mr. Jamieson:** Yes. I may say by the way that I thought members of the Committee might be interested in a letter I had from a rather high source in the Province of Manitoba. I will not disclose the name because I do not have any authorization to do so. The letter is rather interesting because it seems that I have to go to western Canada to get evidence of the effectiveness of the transportation policy in the East. This is a protest

**Mr. Jamieson:** Oui; je pourrais ajouter, en passant, que, les membres du Comité seraient intéressés par une lettre que j'ai reçue d'un correspondant important du Manitoba. Je ne dévoile pas son nom, car je ne suis pas autorisé à la faire. La lettre est assez intéressante parce qu'il semble que je doive me rendre dans l'ouest du Canada pour obtenir des preuves sur l'efficacité de la politique du transport dans l'Est. C'est une protestation contre les

## [Text]

against the subsidy we are providing on out-bound trucking. A company in Manitoba tells us that as a result of the extension of freight assistance, frozen potato products from Florenceville, New Brunswick can now be landed at the Lakehead for freight costs the same as the production costs of products originating in Manitoba. The company was planning to expand but now says that they are not going to do so because they are running into competition in Manitoba from Maritime producers. So to this extent at least, the program must be having some success.

**Mr. Thomas (Moncton):** Of course, Mr. Chairman, this was the purpose of the Maritime Freight Rates Act, was it not?

**Mr. Jamieson:** Of course, to equalize these rates, that is right.

**Mr. Thomas (Moncton):** Yes.

**Mr. Jamieson:** The point I am making is that it is having an impact.

**Mr. McCleave:** If they will not grow potatoes we will not grow them either.

**Mr. Thomas (Moncton):** Right. I have a further question on this Federal-Provincial Committee. Is it your intention that this would be an ongoing committee as the Atlantic premiers recommended? In other words, will they continue to operate and make recommendations, or when they bring in their report, are they then disbanded? As you know the Atlantic premiers I think implied that it would be a continuing committee to sit. What is your intention on this?

**Mr. Jamieson:** I have no objection to its remaining in existence for as long as appears to be desirable. I think perhaps we will seek to adjust the committee. We may have to broaden the terms of reference, but I think the evidence of the last few months tends to support a view I expressed publicly and to the premiers which is going to make it extremely difficult in my judgment for their proposal to work any better than this one. It is that while the four Atlantic Provinces may be united in their general assault on central Canada and on the central government, when they are asked amongst themselves to come up with recommendation I think they have every bit as much difficulty as we do in talking to them individually. I have very definite reservations about the efficacy of a so called ongoing Atlantic Provinces or federal govern-

## [Interpretation]

subventions accordées au camionnage vers l'extérieur. Une compagnie du Manitoba nous informe que, à la suite de l'extension de l'aide au transport, les pommes de terre congelées en provenance de Florenceville, dans le Nouveau-Brunswick peuvent être débarquées à Lakehead pour un coût de transport égal au coût de production de ce produit au Manitoba. La compagnie avait l'intention de s'agrandir. Elle ne le fera pas maintenant, vu qu'elle fait face, au Manitoba, à la concurrence des producteurs des Maritimes. Donc, ce programme a connu un certain succès.

**M. Thomas (Moncton):** Bien sûr, monsieur le président; c'était là le but de la Loi sur les taux de transport dans les provinces atlantiques, n'est-ce pas?

**M. Jamieson:** Bien sûr, pour équilibrer les taux.

**M. Thomas (Moncton):** Oui, c'est bien cela.

**M. Jamieson:** Je veux faire ressortir que cette mesure produit de l'effet.

**M. McCleave:** S'ils ne plantent pas de pommes de terre, nous n'en planterons pas non plus.

**M. Thomas (Moncton):** Bien. J'ai une autre question concernant le comité fédéral-provincial. Voulez-vous que ce soit un comité permanent, comme l'ont recommandé les premiers ministres des provinces de l'Atlantique? En d'autres termes, ce comité fonctionnera-t-il encore et continuera-t-il de formuler des recommandations, ou bien sera-t-il dissout après avoir soumis son rapport? Je pense que les premiers ministres des provinces atlantiques ont, comme vous le savez, laissé entendre que ce serait un comité permanent. Qu'avez-vous l'intention de faire à ce sujet?

**M. Jamieson:** Je ne m'oppose pas à ce qu'il continue son activité aussi longtemps qu'il est souhaitable, mais je crois que nous chercherons, peut-être, à modifier le comité. Nous pourrions être appelés à en élargir le mandat, mais je pense que les témoignages des derniers mois appuient plutôt un point de vue que j'ai exprimé en public et confié aux premiers ministres à savoir qu'il sera très difficile, à mon avis, de faire en sorte que leur proposition soit meilleure que la nôtre. En effet, si les quatre provinces de l'Atlantique sont peut-être unies dans leurs assauts contre le gouvernement central et le Canada central, il n'en demeure pas moins, lorsqu'on leur demande de formuler des recommandations communes, qu'elles éprouvent autant des difficultés que nous-mêmes lorsque nous tentons de les approcher individuellement. J'ai cer-

## [Texte]

nent committee because I think the interests of the four of them do not square all the time. I suspect without having any basic knowledge of this, that it is one of the problems they have had in trying to come up with recommendations now.

So it may not be the solution to do it in that way but if there is value in a continuing or ongoing group of this kind, we certainly as the federal government, have absolutely no objection to it whatever.

I might say, by the way, that as a result of some of your comments today, our earlier discussions both formal and informal, and the general feeling, which perhaps I have not done enough in a sense, to refute, I do not mean in terms of your comments but the general feeling that nothing has been done, I asked at lunch hour for some induction of what has been done since the new transportation concept was evolving for the Atlantic provinces.

It might be useful just to recall some of the things that have been done in the last year or so.

**Mr. Thomas (Moncton):** I think it would be good to get it on the record.

**Mr. Jamieson:** The highlights, without going into the smaller items, are, for instance, the extension of the 30 per cent outbound reduction to trucking and railway express; interim subsidies provided to maintain water transport from St. John's and Corner Brook to Montreal and similar subsidies continued for service between eastern Newfoundland and Halifax—this was the same thing that came in at the time of the trucking subsidies; expansion of the ferry service to Prince Edward Island, I think everyone has agreed that it is considerably better now than it was a year or so ago; agreement with Canadian Pacific to modernize the ferry service from Saint John to Digby, this has been done; financing being provided for ferry terminal at Yarmouth for the second ferry to New England being sponsored by the Government of Nova Scotia, I think it is the Scandinavian line; authorized construction of alternative ice-free rail car terminal ferry for Port aux Basques at Canso so there will be no hang-up in the transportation between Port aux Basques and Sydney; a very considerable harbour facility development at Corner Brook in Newfoundland at about \$3.5 million or \$4 million; licensing of scheduled jet air service to P.E.I. and Labrador as we discussed earlier,

## [Interprétation]

taines réserves à faire quant à l'efficacité d'un quelconque comité permanent, qu'il soit fédéral ou constitué au bénéfice des provinces de l'Atlantique, car, à mon avis, les intérêts de toutes quatre ne concordent pas toujours. Sans connaître vraiment toute la situation, je crois que c'est là, un des problèmes qu'elles ont dû affronter au moment de formuler des recommandations.

Ce n'est peut-être pas la solution qu'il faut, mais si l'existence d'un comité permanent offre quelques avantages, le gouvernement fédéral ne s'y opposerait pas du tout.

Je pourrais ajouter que, à la suite des observations que vous avez faites aujourd'hui et plus tôt au cours de vos entretiens officiels et officieux, les sentiments d'ensemble—ce que je n'ai pas suffisamment réfuté, je ne veux pas dire pour ce qui est de vos commentaires—sont que rien n'a été fait. A l'heure du déjeuner j'ai demandé ce qui avait été fait depuis que ce nouveau concept a été mis au point pour les provinces de l'Atlantique.

Il serait peut-être bon de rappeler certaines des choses qui ont été réalisées.

**M. Thomas (Moncton):** Il serait peut-être bon de les consigner au compte rendu.

**M. Jamieson:** Les points importants, en laissant de côté les articles secondaires sont, par exemple, le prolongement de la diminution de 30 p. 100 pour les messageries du camionnage et des chemins de fer, les subventions provisoires pour le maintien des transports par mer, de Saint-Jean et Corner Brook à Montréal et autres subventions similaires maintenues pour le service entre Terre-Neuve et Halifax. C'est la même chose qui s'est présentée au moment de la subvention du camionnage. L'expansion du service des traversiers vers l'île du Prince-Édouard. Tout le monde convient qu'il a été amélioré par rapport à l'année dernière. L'entente avec Le Canadien Pacifique pour la modernisation du service de Saint-Jean-Digby a été réalisé, le financement pour la gare maritime de Yarmouth pour le deuxième service de traversiers vers la Nouvelle-Angleterre pris en charge par le gouvernement de la Nouvelle-Écosse, je pense qu'il s'agit de la Scandinavian Line. L'autorisation de la construction de terminus ferroviaire non obstrué par la glace pour les trains arrivant par ferryboats à Port aux Basques dans la région de Canso, afin de faciliter le service de transport entre Port aux Basques et Sidney. Des installations portuaires importantes à Corner Brook (Terre-

## [Text]

with that a greatly increased subsidy by the way; federal ferry service provided across the Strait of Belle Isle; interim truck road assistance to bridge the gap between the ADB program and the long-term program of the Department of Regional Economic Expansion which, again, will be continuing this year.

These are items which have been undertaken in the last 12 months or so but I think the focus on freight rates has tended to cloud the issue a bit.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman, I appreciate the Minister's remarks and what his Department has accomplished but now if he would just agree to light a fire under Dr. McClure to get these recommendations in to him and get some action that might stop a lot of the criticism.

I have a final short question on another committee. I believe a committee is studying air traffic flows in the Maritimes. What progress are they making and when may we expect a final report from them?

**Mr. Jamieson:** I think we will get it in this present year. I provided some general figures for the Committee, which I believe have been distributed. I was asked about the growth in anticipated air traffic throughout the country generally. We have it now in these general terms; that is, whereas Boardings in the current year are estimated to be about 9 million, by 1980 they will be 19 million or nearly 20 million, or just about double what they are today in the next 10 years. Toronto will go from 4.2 million Boardings to over 9 million in the same period. Montreal will go from 3.6 million to 8.2 million. So in a general way we know what the forecasts are. It is now a question of refining it on a regional basis. I do not think this should take too long.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman, could I make just one comment because some of my time was taken up by the Minister's statement. In the House the other day I asked a question and eventually Mr. Nowlan came along with a supplementary and asked if you would agree to having the federal-provincial committee appear before this Committee to brief us on what they have been doing and what their objects are. Are you still of the opinion that you would be quite happy to have them here?

## [Interpretation]

Neuve) de l'ordre de 3 millions et demi à 4 millions de dollars. L'autorisation d'exploiter un service régulier d'avions à réaction entre l'île du Prince-Édouard et le Labrador dont nous avons parlé plus tôt, bénéficiant d'une subvention beaucoup plus élevée. Le service fédéral de traversiers à travers le détroit de Belle-Isle. Aide pour les routes de camionnage pour combler l'écart entre le programme ADB et le programme à long terme du ministère de l'Expansion économique régionale qui sera maintenu cette année.

Ce sont donc les questions qui ont été résolues au cours des douze derniers mois. Mais le problème des tarifs de fret a un peu embrouillé la question.

**Mr. Thomas (Moncton):** Monsieur le président, j'apprécie beaucoup cette déclaration de monsieur le ministre et ce que son Ministère a réalisé, mais il serait peut-être bon qu'il stimule M. McClure pour qu'on applique ces recommandations, ce qui mettrait un frein aux critiques.

J'ai une autre question très brève au sujet d'un comité qui étudie actuellement le volume du trafic aérien dans les Maritimes. Quel progrès ce comité a-t-il fait? Quand présenteront-ils leur rapport final?

**Mr. Jamieson:** J'imagine que nous l'aurons au cours de cette année. J'ai fourni des chiffres d'ordre général qui, je pense, ont été communiqués au Comité, on m'avait posé une question sur la croissance du trafic aérien prévu à travers le pays. Nous l'avons maintenant pour ces conditions d'ensemble, bien qu'on estime à 9 millions le nombre de passagers, cette année, vers 1980 il s'élèvera à 19 millions ou presqu'à 20 millions ou le double de ce qu'il est aujourd'hui dans le courant des 10 prochaines années. A Toronto, on passera de 4,200,000 passagers à 9 millions dans le courant de la même période. A Montréal, il passera de 3,600,000 à 8.2 millions. Sur un plan général, nous connaissons les prévisions, il s'agit de les appliquer au niveau régional. Je ne pense pas que cela doive prendre beaucoup de temps.

**Mr. Thomas (Moncton):** Monsieur le président, une dernière observation. Une partie de mon temps a été prise par la déclaration de monsieur le ministre, il faudrait en tenir compte. A la Chambre, l'autre jour, j'ai posé une question et quelqu'un d'autre a posé une question supplémentaire demandant si vous accepteriez que les membres du comité fédéral-provincial comparaissent devant nous afin de nous dire quel travail ils ont fait et dans quel but. Êtes-vous toujours d'avis, de les recevoir ici?

[Texte]

• 1705

**Mr. Jamieson:** I see no objection. I mentioned then, as I do now, that I cannot, of course, commit a provincial government official to appear or anything of that sort; that is beyond my competence. However, if the Committee felt there was some merit in having Dr. McClure here, I am sure something along this line could be arranged.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman could I suggest that you take this up with the steering committee and ask them to discuss the feasibility of having, at least Dr. McClure and his assistant, and if possible the whole committee appear before this Committee.

**Mr. Jamieson:** There is another way that we might go about this in addition to or as an alternative to this. For those members of the Committee who are particularly interested in Atlantic province problems we might arrange an informal get together some evening or any time that you wish to just talk about it in a general way. I can bring some of our departmental officials who are involved.

**Mr. Thomas (Moncton):** This might be useful and a lot better.

**Mr. Jamieson:** I think rather than bringing people in who do not have a particular interest in it, this might be the best approach and I will certainly undertake to do that.

**Mr. Thomas (Moncton):** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Rock.

**Mr. Rock:** Yes. Mr. Jamieson, you mentioned the question of whether you would be allowing supersonic flights into Canada. This brought to my mind the decision to build the new airport at St. Scholastique and to reject the old plan to build another runway at Dorval Airport. This plan to build another runway at Dorval Airport was an idea which I think started about 12 or 13 years ago and it was something that the people in the Pointe-Claire and Dorval area were waiting for to eliminate some of the noise over residential areas. Of course, springtime is coming and windows will be opened again and your Department will be flooded or the airport authorities will be flooded with all kinds of complaints about jet noise over the residential areas yet you still have these plans, on which your Department has spent a lot of money to build this year another runway. This runway is directed over a commercial

[Interprétation]

**M. Jamieson:** Je ne m'oppose pas du tout. J'ai dit alors, comme je le fais maintenant, que je ne peux engager les hauts fonctionnaires provinciaux, à comparaître ici; ceci n'est pas de ma compétence. Cependant, si le Comité est d'avis qu'il serait utile que M. McClure vienne ici, je suis certain qu'on pourrait prendre des dispositions à cette fin.

**M. Thomas (Moncton):** Monsieur le président, pourrais-je proposer que par votre entremise le comité directeur étudie la question pour voir à ce que M. McClure et son adjoint et si c'est possible tous les membres du comité comparaissent devant notre Comité.

**M. Jamieson:** Il y a une autre façon de procéder en plus de cette possibilité ou comme alternative. Pour les membres du Comité qui sont très intéressés aux problèmes des provinces de l'Atlantique, nous pourrions arranger une rencontre un soir ou quand vous le désirez simplement pour en discuter. Je pourrais demander à des fonctionnaires de mon Ministère qui s'occupent de ces questions de déposer.

**M. Thomas (Moncton):** Oui, ce serait utile et préférable.

**M. Jamieson:** Plutôt que de faire venir des gens qui ne s'intéressent pas vraiment à ces questions. Ce serait la meilleure façon de procéder, et je m'engage à le faire.

**M. Thomas (Moncton):** Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Rock.

**M. Rock:** Monsieur Jamieson, vous avez mentionné le fait que vous autorisiez les avions supersoniques à venir au Canada. Ceci m'a fait penser à la décision prise pour l'aménagement de l'aéroport à Ste-Scholastique et le rejet de l'ancien projet de construction, une autre piste à l'aéroport de Dorval. Ce projet de construction d'une autre piste à Dorval remonte à dix ou douze ans. Les gens de Pointe-Claire et de la région de Dorval attendaient l'adoption de cette décision qui permettrait d'éliminer une partie du bruit au-dessus de ces régions résidentielles. Au printemps les fenêtres des maisons seront ouvertes et votre Ministère ou la direction de l'aéroport recevront toutes sortes de plaintes au sujet de ces bruits d'avions à réaction au-dessus de ces régions résidentielles. Pourtant vous avez toujours ces plans pour l'établissement desquels votre Ministère a dépensé beaucoup d'argent. Cette piste est tournée

## [Text]

area and over an industrial area of Lachine which does not have the effect that it would have, say, on a residential area. When you mentioned the question of allowing supersonic flights in Canada or not, I just wondered whether the decision to build St. Scholastique where it is still close to some residential areas although further away than say, the Dorval Airport was right. But then it seems that we are not planning for supersonic flights. I thought that the St. Scholastique was also to service the Jumbo jets as well as supersonic flights. Now there is a question whether this new airport will be able to handle supersonic flights. This is, I think, an important question, this idea of allowing them in Canada or not and whether this decision is the right decision in building at St. Scholastique now.

Or course, I have two questions about that. What I have just said now and the other one is about the noise at the Dorval Airport and whether you have intentions of building this other runway or whether we will still have these complaints year after year after year without anything being done.

**Mr. Jamieson:** Let me deal with the St. Scholastique question first. St. Scholastique in every respect, is designed to meet the anticipated aircraft requirements to the year 2,000 and that includes supersonic jets. In terms of the facilities and that type of thing, we are taking into account every eventuality. The question of the SSTs is really a broader one. Perhaps it was phrased somewhat imprecisely by saying we would not allow them in. It is a question, I think, of the conditions under which they would operate in Canadian air space. Of course, this is not just a Canadian problem, it is a world problem which really has not been resolved yet. The schock waves, so-called, I naively as a layman had the idea that you only have one shock wave, that at some point there was a supersonic boom and that was the end of it. But I gather that it is a noise that carries ahead of the aircraft as if you were, in fact, creating a bow wave on the ground except that it has noise attached to it.

So the whole question of whether and how supersonics are going to operate is one that is very much in doubt everywhere in the world. This is why, as Mr. Scott said, we are discussing it internationally. The answer would seem to be that over built-up areas, and that is exclusive of over the oceans and so on, these aircraft would probably have to function at subsonic speeds, or at least at subsonic speeds until they reached a height where,

## [Interpretation]

vers une région commerciale, la région industrielle de Lachine, ce qui n'aurait pas le même effet que dans le cas d'une région résidentielle. Quand vous avez parlé d'accorder ou de refuser l'autorisation de vols d'avions supersoniques au Canada, je me suis demandé s'il était sage de construire l'aéroport à Ste-Scholastique où il serait proche de régions résidentielles, quoique plus éloigné que l'aéroport de Dorval. Il semble qu'on ne prévoit pas déjà ces vols d'avions supersoniques. Je pensais que l'aéroport de Ste-Scholastique était destiné aux avions à réaction géants et aux avions supersoniques. Maintenant, il s'agit de savoir si ce nouvel aéroport pourra recevoir les avions supersoniques. C'est une question des plus importantes. Il s'agit de décider si on doit les autoriser à venir au Canada ou pas. Est-ce une bonne décision que de construire l'aéroport à Ste-Scholastique actuellement.

J'ai deux questions à poser à ce sujet, l'une porte sur ce que je viens de dire et l'autre question a trait au bruit à l'aéroport de Dorval. Il faut savoir si vous avez l'intention de construire cette autre piste ou aurait-on toujours ces plaintes adressées d'une année à l'autre, sans qu'on ne fasse quoi que ce soit pour y remédier.

**M. Jamieson:** Tout d'abord, permettez-moi de répondre à la question concernant Ste-Scholastique. L'aéroport de Ste-Scholastique à tous égards est conçu pour répondre aux exigences des avions à réaction de l'an 2,000, ce qui inclut les avions supersoniques. Pour ce qui est des services et des aménagements, nous tenons compte de toutes les possibilités. Maintenant, la question des SST, est beaucoup plus vaste. Peut-être que nous avons mentionné de façon imprécise que nous n'autoriserions pas leur venue. Il s'agit tout simplement d'étudier leurs conditions d'opération dans notre espace aérien. Il ne s'agit pas tout simplement d'un problème canadien, mais d'un problème mondial qui n'a pas encore été résolu. Pour ce qui est des ondes de choc, en tant que profane, je croyais qu'il n'y en avait qu'une sorte qui causait du vacarme, puisque c'était terminé. Mais, si je comprends bien, il y a du bruit qui précède le passage de l'avion.

La question qu'on se pose c'est de savoir comment les avions supersoniques vont se comporter. On a des doutes là-dessus partout dans le monde, c'est la raison pour laquelle M. Scott a dit qu'on en discute actuellement au niveau international. Au-dessus des régions habitées, mis à part les océans, ces avions devront voler à une vitesse inférieure à celle du son ou du moins jusqu'à ce qu'ils soient rendus à une altitude où ce bruit ne

## [Texte]

perhaps, the boom would not be detrimental. In terms of the St. Scholastique location and the facilities being provided, they will be perfectly capable of taking care of SSTs.

You mentioned an SST being able to take off and immediately go to supersonic speed. This is not a practical possibility because to try to get away from the noise problem entirely the airport would have to be so far away from any built-up area, that nobody would want to go to it anyway. There is some compromise necessary.

On the matter of Dorval, I am going to ask Mr. Scott in a moment to be more specific. I can say that I have met with all of the mayors and other interested parties in that general region. We think that our actions with regard to Cartierville and to St. Hubert and the shifting of traffic there which makes for a better access to the particular runway which has improved the situation. Mr. Scott can give you an up-to-date report as of this moment.

**Mr. Scott:** Well, it was decided that when the government was going to build Ste. Scholastique the requirement for a new 10,000-foot runway at Montreal just was not warranted because as soon as Ste. Scholastique is opened, all the long-haul traffic will move there. These are by and large the noisiest aircraft of today.

The traffic that will remain at Dorval will be the short-haul, if you like, local intercity type so in the future the problem for Dorval will be substantially lessened.

**Mr. Rock:** May I ask just one more question, Mr. Chairman? Years back, when you had intentions of building this runway, you zoned the air space for building purposes. Are you presently zoning air space at Ste. Scholastique for height and for noise as well?

**Mr. Jamieson:** Can I tell you in as few words as possible the general conception that we have for Ste. Scholastique? In order to avoid all of the problems that have been generated elsewhere, our first objective was to acquire sufficient land so that we would effectively isolate all of the problems that you have mentioned. Indeed, we acquired more land than we really need to make sure that there was a bumper or cushion—a better bumper than the one on your car—85,000 acres approximately. It will not be necessary for us to retain all of that but we began by ensuring that we had that protection. As we release it for whatever purpose, that purpose will specifically spell out that it has to be consistent with airport operations. In other words, we will not run into the situation that

## [Interprétation]

causera pas de dommage. Mais dans le cas de l'emplacement de l'aéroport de Ste-Scholastique et des installations en service ils seront vraiment en mesure de recevoir les SST.

Vous avez parlé d'avions supersoniques capables d'atteindre des vitesses supersoniques très vite après le décollage. Dans ce cas, il est à peu près impossible d'éliminer le problème du bruit car il faudrait construire l'aéroport à une telle distance de tout lieu habité que personne ne voudrait s'y rendre. Il faut donc trouver une solution de compromis.

Pour ce qui est de Dorval, je vais demander à M. Scott de donner plus de précisions tout à l'heure mais je puis dire que j'ai rencontré tous les maires et les parties intéressées de cette région. Nous croyons que les dispositions que nous avons prises pour déplacer le trafic de Cartierville et de Saint-Hubert nous permettent d'avoir un meilleur accès à cette piste de décollage, et la situation s'est déjà améliorée. M. Scott pourrait peut-être vous donner un rapport à jour sur la situation actuelle.

**Mr. Scott:** On a décidé que lorsque l'aéroport de Ste-Scholastique serait aménagé, il n'y aurait sans doute plus besoin d'une piste de 10,000 pieds à Montréal puisque le trafic des long-courriers serait dirigé sur le nouvel aéroport dès sa mise en service. Ces avions sont les plus bruyants que nous ayons aujourd'hui.

Le trafic de Dorval serait alors limité aux avions qui assurent, par exemple, le transport d'une ville à l'autre, d'où une diminution des difficultés en ce qui concerne cet aéroport.

**Mr. Rock:** Une dernière question. Autrefois, lorsque vous avez voulu aménager cette piste, vous avez créé un espace aérien aux fins de la construction. En faites-vous autant à Ste-Scholastique en ce qui concerne la hauteur des constructions et le bruit?

**Mr. Jamieson:** Voici en quelques mots notre idée générale dans le cas de Ste-Scholastique. Afin d'éviter tous les problèmes que nous avons connus ailleurs, notre premier objectif fut d'acquérir suffisamment de terrain en vue de circonscrire les difficultés que vous avez mentionnées. En fait, nous avons acquis 85,000 acres de terrain; c'est plus qu'il nous en fallait pour disposer d'une garantie suffisante, meilleure même que le pare-choc de votre voiture. Nous ne conserverons peut-être pas tout ce terrain, mais nous avons commencé par nous assurer que nous disposions de cette protection. A mesure que nous en revendrons une partie, dans quelque but que ce soit, il sera expressément indiqué que les activités de l'aéroport ne doivent pas s'en

## [Text]

exists at Dorval. When we began at Dorval and Malton, we were in reasonably good shape but there has been encroachment. When one takes an aerial photograph of Dorval taken 15 years ago, 10 years ago and superimposes one of today, you can see that much of the problem arose from people who believed in living dangerously. In other words, they moved in on the problem rather than away from it. I am quite satisfied that we have adequate control now insofar as Ste. Scholastique is concerned. The same will be true at Toronto.

## [Interpretation]

trouver perturbées. Autrement dit, nous ne risquerons pas de nous trouver dans la situation qui existe à Dorval. Au début, la situation était assez bonne à Dorval et à Malton, mais il y a eu sans cesse des empiètements. En superposant une photo aérienne de Dorval prise il y a quinze ans à une photo récente, on constate que la plupart des difficultés sont nées du fait que les gens ont cru pouvoir vivre près du danger. Ils se sont rapprochés des difficultés au lieu de s'en éloigner. Je suis particulièrement heureux que nous ayons un contrôle adéquat pour ce qui est de Ste-Scholastique. Il en sera d'ailleurs de même à Toronto.

**Mr. Rock:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. McCleave.

**Mr. McCleave:** Mine is a very short question, Mr. Chairman. Without involving the Minister in the demise of the Prince Edward Island causeway, could I ask if studies are continuing into the possibility of backing up the regular ferry service with overcraft during the peak seasons of the year?

**M. Rock:** Merci.

**Le président:** Monsieur McCleave.

**Mr. Jamieson:** Yes. I am personally intrigued by the new technology in all forms of transportation and may indeed be giving it an inordinate amount of attention. On the English Channel the large-size hovercrafts which transport cars are working out quite well. The difficulty at the moment is that the expense is considerably higher than conventional ferries. There is a good deal of optimism within the industry. They think they can solve this. Not only on the Prince Edward Island run but also in Newfoundland and in western Canada, the time will come when we will be using other than conventional ferries.

There is a very real possibility that considerable quantities of freight and the like may subsequently be moved not only by hovercraft but by air with the new kinds of air transport and the like that are being developed. The cost per ton-mile is now coming into the practical range. These are possibilities for the future.

**Mr. McCleave:** Yes. There are possibilities. Could I ask the Minister if these are perhaps the subject of more than possibility?

**Mr. Jamieson:** Well, I think I mentioned this morning, Mr. McCleave, you may have noticed that we have acquired one hovercraft now which we are using on the West Coast on a semi-experimental basis. We are also watching very closely what is happening in

**M. McCleave:** Une petite question, monsieur le président. Je n'ai pas l'intention de faire porter au Ministre la responsabilité d'avoir abandonné le projet de construction d'un pont pour relier le continent à l'Île du Prince-Édouard, mais j'aimerais savoir si des études sont en cours sur la possibilité de renforcer le service de transbordeurs à l'aide d'aéroglisseurs pendant les périodes de pointe.

**M. Jamieson:** Oui. Je suis quelque peu intrigué moi-même par ces nouvelles techniques en matière de transports et j'y porte un intérêt assez vif. Les grands aéroglisseurs qui traversent la Manche, avec des voitures à leur bord donnent de bons résultats. Les frais sont actuellement beaucoup plus élevés qu'avec les transbordeurs traditionnels, mais on espère pouvoir résoudre cette difficulté. Le temps viendra où nous devrons utiliser des transbordeurs non conventionnels, non seulement dans l'Île du Prince-Édouard, mais aussi à Terre-Neuve et dans l'Ouest du Canada.

Il est fort probable que nous puissions un jour transporter de grandes quantités de marchandises non seulement par aéroglisseur mais aussi par avion avec les nouveaux appareils que les techniciens mettent au point. Le prix de la tonne-mille atteint presque la norme d'utilisation pratique. L'avenir est plein de promesses.

**M. McCleave:** Oui. Quant à ces possibilités, je voudrais demander au ministre si ce sont plus que des probabilités.

**M. Jamieson:** Je pense avoir dit ce matin que nous avons maintenant un aéroglisseur que nous utilisons expérimentalement sur la côte du Pacifique. Nous observons aussi ce qui se passe dans le Nord. Je suis d'accord avec les spécialistes sur le fait que c'est dans le

## [Texte]

the North because it is our judgment—and it is not merely my layman's judgment but supported by those who have competence in the field—that the first application of the hovercraft or some variation on that principle is likely to be for northern transportation and that we will have it evolve from there. As you know, quite an interesting development is occurring in your own area at the former ferry plant in this connection.

**Mr. McCleave:** The experience you gain will naturally lead to one conclusion or the other with regard to Prince Edward Island?

**Mr. Jamieson:** Yes sir and I might say in that regard that it is interesting to note some of the cost figures and the deficits we are incurring at the present time in terms of operating our ferry services. If new methods can be devised these could conceivably be reduced. This is my thought. We could take these moneys and put in a more efficient system. In the case of Prince Edward Island at the present time there is a subsidy on the ferry operation somewhere in the neighbourhood of \$5 to \$6 million a year.

In the case of Newfoundland, it is slightly more than \$20 million on the gulf service, the ferry service, and another \$7 million-plus on the coastal boat service so that we are putting about \$27 million into one province alone in terms of subsidies. If you add what we spend here and there on other services, the total is more than \$40 million annually. If you speak of \$40 million-odd a year over 10 years, you have got a fair bundle of money with which you can introduce new techniques and new methods.

**The Chairman:** Could we go on vote by vote?

**Mr. Rock:** Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Rock.

**Mr. Rock:** There is one question that has been bothering me for quite a few years. If you just allow me that, I will end, please.

**The Chairman:** All right.

**Mr. Rock:** Mr. Jamieson, you spoke about the development of the North and the transportation that will be needed and all that. There is something that has been bothering me. Years back there was talk about a possible causeway between the U.S.S.R. and Alaska. Is there any thought in that direction between Canada-United States and the U.S.S.R.? This development in the North

## [Interprétation]

Nord que nous trouverons le premier champ d'application de l'aéroglyisseur ou d'un appareil similaire en matière de transport. Nous pourrons l'utiliser ensuite dans d'autres régions. Vous savez sans doute que l'ancienne usine de transbordeurs de votre région se convertit actuellement d'une façon intéressante.

**M. McCleave:** Et vous tirerez de l'expérience acquise une conclusion au sujet de l'Île-du-Prince-Édouard?

**M. Jamieson:** Oui, il est intéressant d'examiner quelques chiffres sur les frais et le déficit qui résultent du fonctionnement de nos services de transbordeurs. Les nouvelles techniques permettraient, une fois mises au point, de réduire ces frais et d'utiliser l'argent ainsi épargné pour établir un système beaucoup plus efficace.

L'Île-du-Prince-Édouard reçoit actuellement une subvention d'environ 5 à 6 millions de dollars par an pour couvrir les frais de fonctionnement des services de transbordeurs.

A Terre-Neuve, nous versons un peu plus de 20 millions de dollars pour le service dans le golfe et le service de transbordeurs et un peu plus de 7 millions pour les services côtiers, ce qui représente près de 27 millions de dollars de subventions pour une seule province. Si vous y ajoutez ce que nous dépensons ici et là pour d'autres services, vous arrivez à un total de plus de 40 millions par an. Prenez ces 40 millions de dollars par an pendant 10 ans et vous obtiendrez une belle somme qui vous permettrait d'implanter de nouvelles méthodes et de nouvelles techniques.

**Le président:** Pourrions-nous étudier les Crédits un par un?

**M. Rock:** Monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Rock?

**M. Rock:** Il y a une question qui me tracasse depuis plusieurs années. Me permettez-vous de la poser, s'il vous plaît.

**Le président:** D'accord.

**M. Rock:** Monsieur Jamieson, vous avez parlé du développement du Nord et des moyens de transport dont nous aurons besoin. Quelque chose m'intrigue cependant. Il y a quelques années, on a parlé de construire un pont entre l'U.R.S.S. et l'Alaska. Y a-t-il des pourparlers à ce sujet entre les États-Unis et le Canada d'une part et l'U.R.S.S. d'autre part? Ce projet de construction dans le Nord

## [Text]

means railway and possibly highway construction right through to connect Asia with North America because of the type of trade we have now. Half of Canada trades in the Pacific Ocean.

**Mr. Jamieson:** Mr. Rock, there is nothing that I could describe as active planning or anything of that kind. The whole business of land bridges and causeways and new techniques is being examined but I doubt very much if there have been any talks with the U.S.S.R. either by ourselves or by the Americans. I cannot speak for the Americans, of course. I would be far happier if I could be get one across the Strait of Belle Isle to Newfoundland.

**Mr. Rock:** Thank you.

**The Chairman:** Should we go on vote by vote?

**Some hon. Members:** Agreed.

Votes 1, 5, 10, L15, 20, 25, 30, 35, 40, L45, agreed to.

**The Chairman:** This completes the Estimates of the Department of Transport.

**Mr. Jamieson:** Thank you.

**The Chairman:** I want to thank you, gentlemen.

**Mr. Jamieson:** Mr. Chairman, in thanking most sincerely the members of this Committee for their courtesy, may I, through you, convey an invitation to the members. I mentioned earlier that I am going to Dearborn to the test track of the Ford Motor Company within a matter of two or three weeks. It is only possible for me to take along, because of transport limitations and the like, a maximum of four people. I do not know how you would decide on this among yourselves, but if you would like to have three or four people go along with me to the Ford plant and see this test track in operation, and perhaps to answer some of Mr. Rock's questions, I would be more than pleased to have you along as my guests.

**Mr. Rock:** I am sure they do not test the bumpers there.

**Mr. Jamieson:** You can let me know, Mr. Chairman.

**Mr. Chairman:** Yes, I will. The steering committee will get together on that.

## [Interpretation]

suppose la construction de chemins de fer et peut-être de routes pour relier l'Amérique du Nord à l'Asie en raison de la nature de nos marchés commerciaux actuels. La moitié du Canada fait du commerce par l'océan Pacifique.

**M. Jamieson:** Monsieur Rock. Je ne peux vous soumettre aucun projet en cours. Nous étudions la question des ponts terrestres et maritimes, ainsi que de nouvelles techniques. Cependant, je doute fort qu'il y ait eu des pourparlers entre l'U.R.S.S., et le Canada ou les États-Unis, bien que je ne sois pas habilité à parler au moins des Américains. Je serais bien plus content si nous pouvions construire un pont sur le détroit de Belle Isle entre le continent et Terre-Neuve.

**M. Rock:** Merci.

**Le président:** Pouvons-nous continuer Crédit par Crédit?

**Des voix:** D'accord.

Les crédits 1, 5, 10, L15, 20, 25, 30, 35, 40, L45 sont adoptés.

**Le président:** Ceci termine l'étude du budget des dépenses du ministère des Transports.

**M. Jamieson:** Merci.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur.

**M. Jamieson:** Monsieur le président, je désire remercier les membres du Comité de leur courtoisie, et leur faire une invitation par votre intermédiaire. J'ai dit tout à l'heure que, dans deux ou trois semaines, je vais aller à Dearborn, à la piste d'essai de la Ford Motor Company. Je ne peux prendre en charge que quatre personnes en raison des difficultés de transport, mais j'aimerais que trois ou quatre d'entre vous m'accompagnent à l'usine Ford pour voir cette fameuse piste d'essai, et répondre peut-être à quelques unes des questions de M. Rock. Je serais très heureux de vous avoir comme invités.

**Mr. Rock:** Je suis sûr qu'il ne s'agit pas d'une épreuve de pares-chocs à cet endroit.

**M. Jamieson:** Monsieur le président, je compte sur vous pour m'informer de votre décision.

**Le président:** Je n'y manquerai pas. Le Comité directeur va se réunir pour en discuter.

## [Texte]

**Mr. Jamieson:** Now, get me a report on the taxi business as fast as you can.

**The Chairman:** We will.

**Mr. Jamieson:** Thank you.

**The Chairman:** There will be no meeting tonight.

## [Interprétation]

**M. Jamieson:** Faites-moi parvenir un rapport sur l'industrie du taxi aussitôt que possible.

**Le président:** Vous l'aurez.

**M. Jamieson:** Je vous remercie.

**Le président:** Il n'y aura pas de séance ce soir.

---

Queen's Printer for Canada, Ottawa, 1970  
Imprimeur de la Reine pour le Canada, Ottawa, 1970



HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Deuxième session de la

Twenty-eighth Parliament, 1969-70

vingt-huitième législature, 1969-1970

STANDING COMMITTEE

COMITÉ PERMANENT

ON

DES

**TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS      TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS**

*Chairman*

H.-Pit Lessard

*Président*

MINUTES OF PROCEEDINGS  
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET  
TÉMOIGNAGES

LIBRARY

No. 21

JUL 10 1970

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY  
LE LUNDI 13 AVRIL 1970  
VANCOUVER, C.-B.

MONDAY, APRIL 13, 1970  
VANCOUVER, B.C.

*Respecting*

Ground transportation at airports  
in Canada

*Concernant*

Transport de surface des aéroports  
au Canada

**WITNESSES—TÉMOINS**

(See *Minutes of Proceedings*)

(*Voir les procès-verbaux*)

STANDING COMMITTEE  
ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman:  
Vice-Chairman:

and Messrs.

Benjamin,  
Deakon,  
Forget,  
Forrestall,  
Givens,  
Godin,

H.-Pit Lessard  
Charles Turner

Président  
Vice-président

et MM.

Horner,  
Howe,  
Peddle,  
Portelance,  
Pringle,  
Rock,

Skoberg,  
Skoreyko,  
Smith (*Saint-Jean*),  
Thomas (*Maisonneuve*),  
Thomas (*Moncton*),  
Trudel—(20).

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité,*  
Robert Normand,  
*Clerk of the Committee.*

Pursuant to Standing Order 65 (4) (b) Conformément à l'article 65 (4) b) du Règlement.

Mr. Deakon replaced Mr. Allmand on April 9, 1970. M. Deakon remplace M. Allmand, le 9 avril 1970.

Mr. Givens replaced Mr. Corbin on April 9, 1970. M. Givens remplace M. Corbin, le 9 avril 1970.

Mr. Thomas (*Maisonneuve*) replaced Mr. Perrault on April 9, 1970. M. Thomas (*Maisonneuve*) remplace M. Perrault, le 9 avril 1970.

Mr. Breau replaced Mr. Trudel, on April 9, 1970. M. Breau remplace M. Trudel, le 9 avril 1970.

Mr. Thomas (*Moncton*) replaced Mr. McCleave, on April 10, 1970. M. Thomas (*Moncton*) remplace M. McCleave, le 10 avril 1970.

Mr. Forrestall replaced Mr. Macquarrie on April 10, 1970. M. Forrestall remplace M. Macquarrie, le 10 avril 1970.

Mr. Skoreyko replaced Mr. Valade, on April 10, 1970. M. Skoreyko remplace M. Valade, le 10 avril 1970.

Mr. Trudel replaced Mr. Breau, on April 10, 1970. M. Trudel remplace M. Breau, le 10 avril 1970.

ORDER OF REFERENCE

HOUSE OF COMMONS

MONDAY, March 23, 1970

*Ordered*,—That the Standing Committee on Transport and Communications be empowered, during its consideration of the subject-matter of ground transportation at airports, to adjourn from place to place within Canada.

ATTEST:

*Le Greffier de la Chambre des communes,  
ALISTAIR FRASER.  
The Clerk of the House of Commons.*

ORDRE DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES

Le LUNDI 23 mars 1970

*Il est ordonné*,—Que le comité permanent des transports et des communications, pendant qu'il étudie la question du transport de surface aux aéroports, soit autorisé à se réunir à divers endroits au Canada.

ATTESTÉ:



[Text]

## MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, April 13, 1970  
(44)

The Standing Committee on Transport and Communications met in Vancouver at 9:40 a.m. this day. The Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presided.

*Members present:* Messrs. Benjamin, Forget, Forrestall, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Peddle, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Skoreyko, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maisonneuve*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*) —(17).

*Witnesses:* From *Coral Cabs Ltd.*: Mr. C. D. Brown, President; From the *Municipality of Richmond*: Mr. R. W. Taylor, License Inspector.

The Chairman introduced Mr. Brown who made an opening statement and was questioned thereon.

The questioning being concluded, the Chairman thanked Mr. Brown who then retired.

The Chairman then introduced Mr. Taylor of the Richmond License Commission.

Mr. Taylor gave some explanations relating to the operations and licensing of taxis in Richmond and he was questioned thereon.

The questioning being concluded, the Chairman thanked the witness who was allowed to leave.

At 12:00 noon, the Committee adjourned until 2:00 p.m. this afternoon.

## AFTERNOON SITTING (45)

The Standing Committee on Transport and Communications reconvened at 2:05 this afternoon. The Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presided.

[Traduction]

## PROCÈS-VERBAL

Le LUNDI 13 avril 1970  
(44)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin, à Vancouver, à 9h 40. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

*Députés présents:* MM. Benjamin, Forget, Forrestall, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Peddle, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Skoreyko, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maisonneuve*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*), —(17).

*Témoins:* de *Coral Cabs Ltd.*: M. C. D. Brown, président; de la *municipalité de Richmond*: M. R. W. Taylor, inspecteur des permis.

Le président présente M. Brown qui fait une déclaration d'ouverture et répond ensuite aux questions des députés.

L'interrogatoire terminé, le président remercie M. Brown qui se retire.

Le président présente ensuite M. Taylor de la Commission des permis de Richmond.

M. Taylor donne quelques explications au sujet de l'exploitation des taxis et de l'octroi des permis à Richmond, et il répond aux questions des députés.

L'interrogatoire terminé, le président remercie le témoin et lui permet de se retirer.

A midi, la séance du Comité est levée jusqu'à 2h de l'après-midi.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (45)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit de nouveau à 2h 05. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

*Members present:* Messrs. Benjamin, Deakon, Givens, Forget, Forrestall, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Peddle, Porte-lance, Pringle, Rock, Skoberg, Skoreyko, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maison-neuve*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(19).

*Witnesses:* From the Joint Transport Committee of Greater Vancouver District: Mr. Helfrieg Wilson, Chairman; Mr. Henry Lask, Director of Planning. From MacLure's Taxi: Mr. Tom Montgomery, General Manager. From the Vancouver Taxi Owner's Association: Mr. Tom Montgomery, Director.

The Chairman introduced Mr. Wilson who gave a short opening statement and gave background information on the information and functions of the Joint Transport Committee.

Mr. Wilson assisted by his colleague was questioned thereon.

On motion of Mr. Howe,

*Resolved,—*That the following diagram and articles, published in the Vancouver Courier, be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

- (a) Diagram entitled 'SINK THE TRACKS' published on January 8, 1970 (*See Appendix U-1*);
- (b) Article entitled 'AIR SPACE UTILIZATION KEY IN MARATHON PROJECT' published on January 8, 1970 (*See Appendix U-2*);
- (c) Article entitled 'RAPID TRANSIT WOULD SINK TRACKS' published on October 30, 1969 (*See Appendix U-3*).

The questioning being concluded, the Chairman thanked the witnesses and they retired.

The Chairman then introduced Mr. Montgomery, of MacLure's Taxi.

Mr. Montgomery made some opening remarks and he was questioned thereon.

*Députés présents:* MM. Benjamin, Deakon, Givens, Forget, Forrestall, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Peddle, Porte-lance, Pringle, Rock, Skoberg, Skoreyko, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maison-neuve*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(19).

*Témoins:* du Comité conjoint sur le transport du district de Vancouver Métropolitain: MM. Helfrieg Wilson, président Henry Lask, directeur de la planification De MacLure's Taxi: M. Tom Montgomery, directeur général. De l'Association des propriétaires de taxis de Vancouver: M. Tom Montgomery, directeur.

Le président présente M. Wilson qui fait une courte déclaration d'ouverture et fournit des renseignements documentaires sur la formation et les fonctions du Comité conjoint sur le transport.

M. Wilson, aidé de ses collègues, répond aux questions des députés sur ce chapitre

M. Howe, propose, et

*Il est résolu,—*Que le graphique et les articles suivants, publiés dans le Vancouver Courier, seront imprimés en appendices aux Procès-verbaux et Témoignages du jour:

- a) Graphique intitulé «Affaissement des voies» publié le 8 janvier 1970 (*Voir appendice U-1*);
- b) Article intitulé «L'UTILISATION DE L'ESPACE AÉRIEN: CLEF DU PROJET MARATHON» publié le 8 janvier 1970 (*Voir appendice U-2*);
- c) Article intitulé «LE TRANSPORT RAPIDE FERAIT DISPARAÎTRE LES VOIES», publié le 30 octobre 1969 (*Voir appendice U-3*).

L'interrogatoire terminé, le président remercie les témoins et leur permet de se retirer.

Le président présente ensuite M. Montgomery de MacLure's Taxi.

M. Montgomery fait quelques observations préliminaires et répond aux questions des députés.

At 4:20 o'clock p.m. the Committee recessed until 4:35 o'clock when questioning of Mr. Montgomery resumed.

The questioning being concluded, the Chairman thanked the witnesses for their contribution and they were allowed to retire.

At 5:05 p.m., the Committee adjourned until 9:30 a.m., April 14, 1970.

A 4h 20, la séance du comité est suspendue jusqu'à 4h 35, heure à laquelle l'interrogatoire de M. Montgomery reprend.

L'interrogatoire terminé, le président remercie les témoins et leur permet de se retirer.

A 5h 05, la séance du Comité est levée jusqu'à 9h 30 du matin, le 14 avril 1970.

*Le greffier du Comité,  
Robert Normand,  
Clerk of the Committee.*



[Texte]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Monday, April 13, 1970

• 0934

**The Chairman:** Ladies and gentlemen, I would like to welcome all those people who have briefs to present to our Committee this morning. And I would like to invite all those who have briefs to come forward.

We will begin with Coral Cabs Ltd. I have here Mr. Brown, who will read his notes and then you may ask questions. Will you go ahead, Mr. Brown.

**Mr. C. D. Brown (Coral Cabs Ltd.):** Thank you, Mr. Chairman and gentlemen. Bonjour messieurs.

As there is no more important person appearing before you this morning, may I welcome you to British Columbia, the land of the beautiful daffodils and sunshine, and thank you for coming here. I was unaware of your appearance in Vancouver until last Tuesday, when I got a phone call from Ottawa. I had thought prior to that time that there would have to be representation made to Ottawa and the briefs would be heard in Ottawa and I was not prepared for this. I have endeavoured to prepare some notes which perhaps may be a little extensive in the longrun but I will try to present our position.

The history of Coral Cabs Ltd. is one of 13 years of working in the municipality of Richmond and talking to people, having fights, arguments, going out to the airport as all the cabs did in Toronto and attempting to get some rights for our drivers. I do not want to go into the past history because some of it was rather bitter and yet it should be important, I think, that you know that this happened in Vancouver.

I would just like to make a reference to Mr. Perry, who talked to you in Toronto and who said that he was willing to allow taxicabs into Montreal because it was a very volatile situation. I think his remarks were ill-advised because I do not think he would want us to become volatile, or Winnipeg, or Regina, or Saskatchewan, or anywhere in Canada. And I think perhaps a social comment could be

[Interprétation]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le lundi 13 avril 1970.

**Le président:** Mesdames et messieurs, j'aimerais souhaiter la bienvenue à tous ceux qui ont des mémoires à présenter à notre comité ce matin, et je les invite à s'avancer.

Nous commencerons par la société Coral Cabs Ltd. Voici M. Brown qui lira ses notes, après quoi vous pourrez poser des questions. Allez-y, M. Brown.

**M. C. D. Brown (Coral Cabs Ltd.):** Merci, monsieur le président, merci messieurs. Good morning, gentlemen.

Comme il n'y a personne de plus important qui se présentera devant vous ce matin, je vous souhaite la bienvenue en Colombie-Britannique, province des belles jonquilles et du soleil, et je vous remercie d'être venus ici. Ce n'est que mardi dernier que j'ai appris par téléphone d'Ottawa que vous viendriez à Vancouver. Jusqu'à ce moment-là, je croyais que nous devrions nous rendre à Ottawa pour soumettre les mémoires; je ne m'attendais pas à cela. Je me suis efforcé de préparer quelques notes qui sembleront peut-être un peu longues, mais je vais essayer d'exposer notre point de vue.

L'histoire de Coral Cabs Ltd. se résume à treize années où nous avons travaillé dans la municipalité de Richmond, où nous avons parlé aux gens, où nous avons eu des conflits et des discussions, où nous avons fait le service de l'aéroport comme tous les taxis le faisaient à Toronto, et où nous avons tenté d'obtenir des droits pour nos chauffeurs. Je ne veux pas rappeler le passé car certains événements sont plutôt amers, mais, à mon avis, il importe que vous sachiez que cela s'est produit à Vancouver.

J'aimerais mentionner M. Perry, qui vous a parlé à Toronto et qui s'est dit prêt à laisser aller les taxis à Montréal parce que la situation est très instable. A mon avis, il a mal choisi ses mots, car il ne voudrait sans doute pas que nous devenions instables, que ce soit à Winnipeg, à Regina, en Saskatchewan, ou n'importe où au Canada. Peut-être y a-t-il lieu de faire une observation sur ces remarques; à

## [Text]

made from his remarks; that perhaps the establishment's way of solving situations is that if there is a brush fire, put it out. And I hope that this Committee will look at it in a much broader sense.

Very briefly, what I would like to see is the rights for an open taxi stand for Richmond licensed cabs only to line up and take taxi fares from the airport to anywhere in British Columbia as we are licensed under the P.U.C. to do. If there were no Richmond licensed cabs on the stand, I would hope any taxicab coming in and dropping off at the airport would be permitted to pick up. As a taxicab owner and driver, although I have not driven for several years nor held a licence, I think our responsibility is to the travelling public, and if we cannot service it, then somebody else should have that opportunity as it presents itself.

We would guarantee to have cars on 24 hours a day as we have provided this service for many, many years. I would not want to comment too much on the buses and limousines at this time although I presume they will stay as they are. But further recommendations I will get to in a few minutes might explain better my position in regard to buses and limousines.

From reading the briefs of the Minutes in Toronto, there may be some problem in your minds as to how you reconcile Toronto with Vancouver, or Montreal, or even Calgary. I think at this point you have information and you would like to separate the wheat from the chaff. As I see it the problem is one of reconciliation of these various areas: do you open it up and to whom do you open it up?

If you were buying a trucking firm, you would look at the revenue per mile and the expenses per mile and thus you could reconcile that trucking firm with any other trucking firm anywhere in Canada. If it takes in \$1 a mile and expenses are 50 cents a mile, then you know what you are buying. The same thing holds good for taxicabs. A gentlemen in Toronto mentioned he had better turn in 20 cents a mile or he would not be driving for that owner. I think Toronto was the one where he shared 50-50 with the owner and he paid the gas and some insurance and the owner took just 50 per cent straight.

In Vancouver, we do not operate that way and in Richmond we do not operate that way. The driver gets 45 per cent commission. He

## [Interpretation]

mon avis, les autorités attendent que le feu soit pris aux broussailles, après quoi elles doivent l'éteindre. C'est ainsi qu'elles règlent les problèmes; j'espère que le comité abordera la question dans son ensemble.

Brièvement, j'aimerais qu'une station soit réservée aux seuls taxis qui détiennent un permis de Richmond où ils pourraient prendre des passagers à l'aéroport pour les conduire n'importe où en Colombie-Britannique, comme nous pouvons le faire avec notre permis de la P.U.C. S'il n'y avait aucun taxi de Richmond à la station, je m'attendrais que n'importe quel taxi arrivant à l'aéroport avec un passager puisse en faire monter un autre. Comme propriétaire et chauffeur de taxi, même si je n'ai pas conduit un détenu de permis depuis des années, je pense que nous avons des responsabilités envers les voyageurs et, si nous ne pouvons pas leur fournir ce servir, quelqu'un d'autre devrait alors être autorisé à le faire.

Nous garantirions des voitures 24 heures par jour, car nous avons assuré ce service pendant de longues années. Je ne voudrais pas trop parler des autobus et des limousines pour le moment, mais je suppose que leur situation ne changera pas. Dans quelques minutes, je ferai d'autres recommandations qui donneront peut-être une meilleure idée de mon point de vue à propos des autobus et des limousines.

D'après ce que j'ai lu dans les mémoires du compte rendu de Toronto, il semblerait que vous vous demandez comment on peut comparer les conditions de Toronto à celles de Vancouver, de Montréal ou même de Calgary. Sauf erreur, vous avez depuis obtenu certains renseignements et vous aimeriez savoir à quoi vous en tenir. De la façon dont j'envisage le problème, il s'agit de faire des arrangements dans ces diverses régions: le service serait-il ouvert et à qui le sera-t-il?

Si vous achetiez une firme de camionnage, vous examineriez les revenus par mille et les dépenses par mille et vous pourriez ainsi comparer cette firme avec n'importe quelle autre au Canada. Si vous recevez un dollar par mille et que vous dépensez 50c. par mille, vous savez ce que vous achetez. C'est la même chose pour les taxis. Un homme de Toronto a dit qu'il lui fallait encaisser 20c. le mille, sans quoi il ne serait pas au service de son employeur. Je pense que c'est à Toronto qu'il partageait moitié moitié avec le propriétaire, il payait l'essence et une assurance quelconque et le propriétaire ne prenait que 50 p. 100.

Ce n'est pas ainsi que les affaires fonctionnent à Vancouver ni à Richmond. Le chauffeur touche une commission de 45 p. 100. Il a

## [Texte]

has eight statutory holidays a year for which he gets paid an average day's wage, whether he works it or not; he gets Canada Pension, unemployment insurance, 4 per cent holiday pay and after a certain number of years, in my company at least, he gets 6 per cent. We pay the gas and oil and so on. The labour costs on \$1 that I take in are approximately 65 cents.

That driver on this 20-cent mile in Toronto would not work for a firm in Vancouver because they get 30 to 35 cents per travelled mile. I am sure this could be related to any of the other municipalities of the type of Richmond that is growing but does not have the population density of Vancouver, Toronto or Montreal. I am relating more to Dorval, perhaps Mississauga—is that correct—and Richmond. In these areas you have pockets of people and you have to deadhead in between these pockets of people, so your mileage is much less with regard to revenue; I am lucky to get between 23 and 25 cents per mile.

So there is a relationship, I hope I have been able to show you, between the Toronto and the Richmond cab even, and I am sure you will find this if you delve into it perhaps in Toronto that there is a relationship between Mississauga and Vancouver.

The next thing you would look for if you were buying a company of this nature is that you would attempt to find out the use of the vehicles. Are the vehicles being used all the time? Are they putting on this mileage? In Richmond, and I think you will find in Mississauga, there is not as much night life as in Vancouver or Toronto. Therefore, at night half of the vehicles perhaps may stay on the lot except for Friday and Saturday nights and maybe two thirds of them or three quarters will go out on a Thursday night, if shopping is open as it is in Richmond. So you have these two relationships: the revenue per mile and the use of the vehicle to create a common ground on which you can examine all the various areas across Canada and compare one with the other.

The next thing you might get into, in comparison, is percentage of the gross revenue. I do not know if these other companies would indicate to you what they would want, as the gentleman with the Toronto firm which has the franchise at the airport; he suggested he would like a perpetual contract in which he received 10 per cent of gross: I believe this was very roughly what he intimated. If this is the case, I do not blame him for asking for it

## [Interprétation]

droit à huit congés statutaires par année, pour lesquels il reçoit l'équivalent d'une journée moyenne, qu'il travaille ou non. Il contribue au Régime des pensions du Canada et à la caisse d'assurance-chômage, il a droit à une paye de vacance de 4 p. 100 et, après un certain nombre d'années—dans ma compagnie, du moins—il a droit à 6 p. 100. Sur chaque dollar que je reçois, je dois payer environ 65c. pour la main-d'œuvre.

Le chauffeur qui reçoit 20c. le mille à Toronto ne travaillerait pas pour une firme de Vancouver parce que les chauffeurs touchent entre 30c. et 35c. le mille. Je suis certain qu'on pourrait comparer ces chiffres à ceux de toute autre municipalité comme Richmond qui grossit, mais où la population n'est pas aussi dense qu'à Vancouver, Toronto ou Montréal. Je pense surtout à Dorval, peut-être à Mississauga—est-ce bien le nom?—et à Richmond. Dans ces régions-là, il y a des îlots de maisons, et comme il faut se faufiler entre eux, la distance parcourue est beaucoup moindre par rapport aux revenus; je me compte chanceux d'avoir entre 23c. et 25c. le mille.

On peut donc établir une comparaison—j'espère vous l'avoir démontré—même entre un taxi à Toronto et un autre à Richmond, et je suis certain que, si vous examinez la question, à Toronto peut-être, vous constaterez la même chose entre Mississauga et Vancouver.

Un autre point que vous étudieriez si vous achetez un compagnie de ce genre, c'est l'utilisation des véhicules. Servent-ils tout le temps? Parcourent-ils vraiment ces distances? A Richmond, et c'est la même chose à Mississauga, je pense, il n'y a pas autant d'activités le soir qu'il y en a à Vancouver ou à Toronto. C'est pourquoi, la moitié peut-être des voitures ne servent pas le soir, sauf le vendredi et le samedi en environ les deux tiers ou les trois quarts seront en service le jeudi soir, si les magasins sont ouverts comme c'est le cas à Richmond. Vous avez donc ces deux rapports: le revenu par mille et l'utilisation du véhicule pour établir un terrain commun qui vous permet d'étudier les diverses régions du Canada et de les comparer entre elles.

Dans la comparaison, vous verrez ensuite le pourcentage du revenu brut. J'ignore si les autres sociétés vous diraient ce qu'elles veulent, comme cet homme d'une entreprise de Toronto qui détient la concession à l'aéroport; il a dit qu'il aimeraient avoir un contrat perpétuel qui lui garantirait 10 p. 100 du revenu brut: je crois que c'est à peu près ce qu'il a dit. Dans ce cas, je ne le blâme pas vraiment de l'exiger, mais je doute que vous trouviez

## [Text]

really, but I do not think you will find a taxicab in Canada that is making 10 per cent of its gross. Last year, I grossed 5 per cent, paid income tax and wound up with 4 per cent of my gross revenue.

I would also like to point out that using these two relationships of the revenue per mile and the use of the vehicles, and I would like to repeat this again, that my mileage works out to about 23 to 25 cents per mile, the Vancouver taxis 30 to 35 cents per mile and who should get the rights at the airport? I feel the municipal taxicabs should get these rights at the airport, and perhaps I may just explain why I feel this.

Traditionally, the trains came across Canada; there was a station built and the city grew around the station. Industry grew up along the railway tracks and in cases of seaports, the train usually wound up at the edge of the inlet or whatever; and so you had a great density of population. The taxicabs worked from these centres of incoming people and thus built a taxicab industry within the heart of the city.

Now, suddenly, 50 years later, we have a new system of transportation. You are moving an airport out into the country somewhere, and in Montreal you are going even further out in the country with a new airport. When it comes to decide on a recommendation to the Department of Transport of who is to get the new Montreal airport and the rights there, may I just suggest this, gentlemen, that the municipality where the airport is located should perhaps benefit from the actual location of the airport.

Growing up around this airport, there will be homes of employees as in Richmond. Industry of a type related to the airport, shipping and all these various things are going to become very, very noticeable around this new airport. How do you provide transportation for the people who are going to be living in this vicinity?

Once again, we get back to this revenue per mile. A few taxicabs are going to spring up there and they are going to be running around the perimeter of the airport, going for miles between trips in an effort to give transportation and provide a service and make a living. Then, are you going to suggest or is somebody going to suggest that a firm from outside should just get all the lucrative business going directly to and from? I think this is wrong. Philosophically, you have to support the community in which you live and I think the Department of Transport and the federal

## [Interpretation]

un seul taxi au Canada qui fait 10 p. 100 de son revenu brut. L'an dernier, j'ai eu un revenu brut de 5 p. 100, et après avoir payé mes impôts sur le revenu, je n'avais plus que 4 p. 100.

Je voudrais aussi signaler qu'en appliquant ces deux rapports du revenu par mille et de l'utilisation des véhicules, je tiens à le répéter, le millage revenait de 23 à 25c. le mille, les taxis de Vancouver de 30 à 35c. le mille. Qui doit obtenir les droits à l'aéroport? A mon avis, les taxis municipaux devraient les obtenir. Peut-être devrais-je m'expliquer.

Selon la tradition, les chemins de fer ont traversé le pays; on construisait une gare et la ville grandissait autour de la gare. Les industries se sont installées le long des voies ferrées et dans le cas des ports de mer, les trains se rendaient habituellement jusqu'au bord de l'anse ou quoi que ce soit d'autre; il y avait donc une population très dense. Ces centres d'arrivée étaient aussi des points de rallement pour les taxis, et c'est ainsi que cette entreprise est née au cœur de la ville.

Mais voici que soudainement, cinquante ans après, nous avons un nouveau système de transport. Vous déplacez un aéroport, dans la nature quelque part, et à Montréal vous mettez le nouvel aéroport encore beaucoup plus loin. Quand il s'agit de décider, à la suite d'une recommandation du ministère des Transports, qui obtiendra la concession au nouvel aéroport de Montréal et les droits y afférents, puis-je me permettre de suggérer, messieurs, qu'à mon avis, c'est la municipalité où l'aéroport est situé qui devrait peut-être profiter de l'affaire.

Tout autour de cet aéroport, il y aura les maisons des employés comme à Richmond, le genre d'industries que l'on trouve près d'un aéroport, les services d'expédition, et tout cela va se développer très vite aux alentours de ce nouvel aéroport. Comment allez-vous faire pour fournir un service de transport aux gens qui vivent dans cette région?

Une fois de plus nous en revenons à cette question du revenu au mille. Quelques taxis vont surgir à cet endroit et ils vont chercher leur clientèle tout autour de l'aéroport, ils feront plusieurs milles entre chaque voyage pour tenter d'assurer le transport, fournir le service et gagner leur vie. Allez-vous proposer ou quelqu'un va-t-il proposer qu'une entreprise de l'extérieur devrait obtenir tous les avantages lucratifs en assurant le transport dans les deux sens? Je ne crois pas que ce soit une bonne chose. Par principe, vous devez de soutenir la communauté dans

## [Texte]

government want to be good corporate citizens of the communities in which these things are located.

By things, I mean airports or buildings or even the prisons. You attempt to get the employees involved in service clubs and so on in the community and you want to be a good corporate citizen. I think this is how you do it.

I would not think for a moment anyone could start a business out at the airport and get a Department of Transport business licence to operate out of there without getting a municipal business licence of some sort. I know it could not happen in Richmond because the Department of Transport would insist that they have a local business licence. Yet, here we have outsiders coming in perhaps, and getting these business licences and taking off the cream so that the local municipality is not getting its fair share of it. And I mean fair share, I do not mean all of it; I do not mean any more than a fair share in order to support that municipality and provide the necessary services within it. Certainly, the DOT helps to pay for the water to be piped through the municipality to the borders of the DOT property and the roads and so on.

During the past 13 years in which I have been in business in Richmond, I have talked to Conservative M.P.s, NDP M.P.s and Liberal M.P.s and have been promised an opportunity to bid at the airport. To date, I am still waiting for that opportunity.

If I may, I would like to make my bid now because I think it is a rather unique type of bid, although, you have heard some of the things in it and I think probably, people think alike to some degree. There has been some suggestion of a monorail system here and I think moving the problem from one place and moving it *en masse* to another place to try and distribute that problem down there is hardly the thing to do.

You had some indication in Toronto that a limousine taxi or some sort—but my bid would have been this, gentlemen. With a limousine that could double as a taxi or a taxi that could double as a limousine, I could take, on the average, three people anywhere in Vancouver for \$1.75 to \$2. If the DOT

## [Interprétation]

laquelle vous vivez, et je pense que le ministère des Transports et le gouvernement fédéral veulent s'acquitter de leurs responsabilités envers les communautés où ces choses sont situées.

Par ce terme, je veux parler des aéroports, des édifices et même des prisons. Vous essayez d'intéresser les employés à faire partie de clubs sociaux et à s'intéresser aux diverses œuvres et vous voulez vous montrer un bon citoyen. Je crois que c'est ainsi que vous y parviendrez.

Je ne pourrais penser un instant que quelqu'un pourrait démarrer une entreprise près de l'aéroport et puisse obtenir un permis d'entreprise du ministère des Transports et faire des affaires sans obtenir d'abord un permis de quelque sorte de la municipalité. Je sais que cela ne pourrait se produire à Richmond parce que le ministère des Transports insisterait pour qu'il obtienne un permis local. Mais ici pourtant, nous avons peut-être des gens de l'extérieur qui viennent et qui obtiennent ces permis d'entreprise et prennent tous les avantages, de sorte que la municipalité ne reçoit pas sa juste part. Je dis bien juste part, je n'ai pas dit qu'elle devrait tout avoir. Rien de plus que sa juste part, afin d'aider cette municipalité et fournir les services nécessaires sur les lieux. Assurément, le ministère des Transports aide à payer pour l'eau qui doit être canalisée à travers la municipalité vers les limites de la propriété du ministère et vers les routes, et ainsi de suite.

Au cours des 13 dernières années où je me suis occupé d'affaires à Richmond, j'ai parlé aux députés conservateurs, libéraux et du Nouveau parti démocratique, et on m'a promis que j'aurais l'occasion de présenter une soumission pour l'aéroport. Je l'attends toujours cette occasion.

Si c'est possible, je voudrais présenter ma soumission maintenant, car je pense que c'est un genre de soumission plutôt unique, même si vous êtes déjà au courant de sa teneur, je crois que sans doute beaucoup de gens pensent de la même manière dans une certaine mesure. Certains ont suggéré un système de monorail dans ce cas, mais je pense que si l'on prend le problème d'un endroit et si on le transporte en masse à un autre endroit et de là le répartir dans toutes les directions, ce n'est guère une solution à recommander.

A Toronto, il y a déjà des taxis limousines, mais ma proposition aurait été la suivante, messieurs: Avec une limousine qui pourrait servir de taxi ou un taxi qui pourrait servir de limousine, je pourrais conduire en moyenne trois personnes n'importe où à Vancouver pour \$1.75 ou \$2. Si le ministère veut

## [Text]

desires 25 cents per passenger, I just add it on top; if they want 50 cents, I just add it on top. This would give me ample revenue on the average of three and I might go as high as five in the rush hours and drop as low as one, but it would average out and I would make good money.

This type of transportation may add a large number of vehicles to the road but economically, I believe it to be sound. If a large bus carrying 40 passengers cost \$25,000, eight vehicles carrying five passengers each would cost very little more. It would provide work for eight drivers and would give the opportunity to the traffic pattern to divert from the main downtown artery. They could start moving off this downtown artery as soon as they came close to their destination and you would have a lot less traffic congestion.

For example, in Vancouver, you could have three vehicles lined up: one going east, one west and one down the centre. If you loaded three people on each and they went over to the Oak Street Bridge as you people did, the first one would make the circle and go west, the next one would head off to the right and go east, and the other one would go straight through. So, you would have only one car going into town carrying perhaps nine to 15 people.

The drivers could, of course, be uniformed because we would make ample money out of this. I would think this is probably the best solution for the ground transportation problem at the airport. You would naturally have to have buses for larger groups of people who were going to a central location or to one particular hotel but this would have been my bid had I had the opportunity of making it.

I have attempted to show why I feel the airport ground transportation should go to the municipality and I think I have done everything I should be here for. With that gentlemen, I would like to thank you for the opportunity of appearing before you and I wish you luck in your endeavours.

**The Chairman:** Thank you very much. I hope you will allow some of the members to ask you a few questions?

**Mr. Brown:** Absolutely.

**The Chairman:** Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Mr. Brown, could you give the Committee some idea of the size of Coral Cabs Ltd.? How many drivers, how many

## [Interpretation]

avoir 25c. par passager, je les ajoute simplement en plus. Cela me permettrait d'avoir un bon revenu sur la moyenne de trois passagers et je pourrais en prendre jusqu'à cinq aux heures de pointe, ou un seulement si c'est nécessaire, mais cela s'équilibrerait et j'aurais un bon bénéfice.

Ce genre de transport peut contribuer à multiplier les véhicules sur la route mais, du point de vue économique, l'idée est rentable. Si un gros autobus qui transporte 40 passagers coûte \$25,000, huit véhicules transportant cinq passagers chacun ne coûteraient guère plus. Cela donnerait du travail à huit chauffeurs et cela permettrait de détourner le trafic des principales artères du centre de la ville. Ils pourraient commencer à s'éloigner de cette artère centrale dès qu'ils seraient proches de leur destination et il y aurait beaucoup moins d'embouteillages.

Ainsi, à Vancouver vous pourriez avoir trois véhicules alignés: l'un allant vers l'est, un vers l'ouest et un autre au centre-ville. Si vous chargez trois personnes dans chacun, et si vous passez par le pont de la rue Oak comme vous l'avez fait, le premier ferait un cercle avant de se diriger vers l'ouest, le prochain se dirigerait vers la droite et prendrait la direction de l'est et le dernier irait tout droit. Ainsi, vous n'auriez qu'une voiture qui irait en ville et qui transporterait peut-être de neuf à quinze personnes.

Les chauffeurs, bien entendu, devraient porter un uniforme, car les bénéfices seraient suffisants pour le permettre. Je croirais que c'est peut-être la meilleure solution pour le problème du transport de surface à l'aéroport. Naturellement, il faudrait avoir des autobus pour les groupes de personnes plus importants qui se dirigeaient vers un lieu central ou vers un hôtel en particulier, mais c'est ce que j'aurais proposé si j'en avais eu la chance.

J'ai essayé de démontrer pourquoi je crois que la municipalité devrait pouvoir se charger du transport de surface à l'aéroport, et je crois avoir fait tout ce que j'ai pu dans ce domaine. Pour terminer, messieurs, je voudrais vous remercier de m'avoir permis de comparaître et je vous souhaite bonne chance dans vos entreprises.

**Le président:** Merci beaucoup. Je pense que vous permettrez à certains membres de vous poser quelques questions?

**M. Brown:** Certainement.

**Le président:** M. Horner.

**M. Horner:** Monsieur Brown, pourriez-vous donner au comité quelques idées de l'importance de Coral Cabs Ltd? Combien de chauff-

## [Texte]

cars have you got? Are they owner cabs or does the company own all the cars?

**Mr. Brown:** There are 14 taxicabs in Coral Cabs Ltd. We have approximately 50 pay cheques.

There about 18 steady drivers, four dispatchers and an office girl. All the cars are company-owned.

**Mr. Horner:** Could you give the Committee some idea of the licensing system in Vancouver and Richmond. Is there one licensing agency for taxicabs or does Richmond license its own cabs?

**Mr. Brown:** Richmond licenses its own cabs and at present, in Richmond, there are 28 taxicab licences. I have 14 and Richmond Cabs Ltd. have 14. I think you will be hearing from them later.

**Mr. Horner:** Do you believe that in lieu of the fact that you have not got the exclusive licence, that a common taxistand would be the next best thing for yourself and for the patrons using the airport?

**Mr. Brown:** First of all, may I just say that I have a tremendous amount of business to and from the airport. We operate in Richmond and a great many of the aircrew, stewardesses and employees at the airport live in Richmond and we are back and forth in and out of the airport all the time. We do not have too much difficulty with the ground transportation franchise people at the airport now; at one time we did and there were some very bitter fighting going on, but now it has calmed right down and we do not have too much difficulty. We get calls from them to help them out when they are short of transportation and it is operating quite well.

I am sorry, I did leave out one thing; I think it is important and should be noted. While the limousines and buses can pass the cost of the franchise payments to DOT onto the airport, I should say that the taxicabs, based on the information of 5 per cent gross on the revenue that I took in last year, would find it extremely difficult to pay 25 cents per passenger or per load out of their end of the airport. To the point where, well, I do not know, I think...

**Mr. Horner:** Why do you believe that you, as a taxicab operator, would have difficulty paying, say, 25 cents per load, while the limousines and the exclusive franchise-hold-

## [Interprétation]

feurs, combien de taxis avez-vous? Les chauffeurs sont-ils propriétaires des taxis ou est-ce la compagnie qui possède tous ces taxis?

**Mr. Brown:** Coral Cabs Ltd a 14 taxis. Nous établissons à peu près 50 chèques de paie. Il y a à peu près 18 chauffeurs permanents, quatre répartiteurs et une secrétaire. Toutes les autos sont la propriété de la compagnie.

**Mr. Horner:** Pourriez-vous donner au comité quelques renseignements sur le système des permis à Vancouver et à Richmond? Y a-t-il une agence qui accorde les permis pour les taxis ou si c'est Richmond qui accorde les permis pour ses propres taxis?

**Mr. Brown:** C'est Richmond qui accorde les permis pour ses propres taxis et actuellement il y a pour Richmond 28 permis de taxi. J'en ai 14 et Richmond Cabs Ltd en a aussi 14. Je crois que vous les entendrez plus tard.

**Mr. Horner:** Pensez-vous que du fait que vous n'avez pas obtenu le permis exclusif, une station de taxi ordinaire serait pour vous la seconde meilleure solution ainsi que pour les clients de l'aéroport?

**Mr. Brown:** Tout d'abord, je dois dire que je fais un chiffre d'affaires considérable avec les clients qui vont ou qui viennent de l'aéroport. Nous travaillons à Richmond, de nombreux membres des équipages, les hôtesses et les employés de l'aéroport habitent à Richmond et nous voyageons sans cesse dans les deux sens. Maintenant, nous n'avons pas trop de difficulté avec les gens qui ont la concession du transport au sol à l'aéroport; nous en avions à un moment donné et cela a donné lieu à quelques accrochages sérieux, mais maintenant tout s'est calmé et nous n'avons pas trop de difficultés. Nous recevons des appels de leur part pour les aider quand ils sont à court de moyens de transport et cela marche très bien.

Je regrette, je pense que j'ai oublié une chose, je crois qu'elle est importante et qu'elle doit être notée. Alors que les limousines et les autobus peuvent passer les frais de concession au ministère des Transports pour le compte de l'aéroport, je dirais que pour les taxis, en me basant sur le chiffre de 5 p. 100 brut sur le revenu que j'ai eu l'an dernier, il serait extrêmement difficile de payer 25c. par passager ou par charge sur le prix de la course. Au point où, je ne sais, je pense...

**Mr. Horner:** Pourquoi pensez-vous que, en tant que chauffeur de taxi, vous auriez de la difficulté à payer, disons, 25c. par course, tandis que les chauffeurs de limousine et les

## [Text]

ers could just pass it on? Is it because of the exclusive franchise?

**Mr. Brown:** Based on the bid. If I were putting a bid in on limousines, I would ask myself what would the DOT want? If they want 25 cents a passenger, I would charge \$2 per passenger from town, and give them 25 cents. If I thought that was not enough, I would pay 50 cents and charge \$2.25 but my base price of \$1.75 would remain constant. In a taxicab, we have the limitation of charging whatever is on the meter. There is no way we are going to get this payment back from the customer unless we actually put in a toll gate and a sign is put up at the airport saying that a 25 cent toll is charged for this service, in which case we could get it back from the customer. I think the same thing holds true in Mississauga or Dorval or anywhere.

The Toronto cab-owners will say, we will gladly pay this 25 cents. We will pay it. We will not charge it up. I do not know what the taxicab rates are in Toronto but if they have a 30 cent mile, and they get 30 cents going out to the airport, and they are going to have the opportunity of getting 30 cents back, they are making nothing but money, and they can pay that two bits. That is cheap for the right to get that fare back.

**Mr. Horner:** You suggested to the Committee, Mr. Brown, that you could operate at \$1.75—that would be your bid \$1.75 per passenger...

**Mr. Brown:** Anywhere in Vancouver.

**Mr. Horner:** ...anywhere in Vancouver. What is the standard rate now, supposing I hired your taxi on a meter to run from the airport through average traffic to downtown Vancouver?

**Mr. Brown:** Approximately \$5.

**Mr. Horner:** But you think that if you had the exclusive franchise, you could operate at \$1.75?

**Mr. Brown:** That is correct.

**Mr. Horner:** The volume of business would be that great?

**Mr. Brown:** May I just refer to Toronto once again where they say that, at one time,

## [Interpretation]

concessionnaires qui jouissent de priviléges exclusifs pourraient simplement faire payer cette somme par le client? Est-ce parce qu'ils ont une concession en exclusivité?

**M. Brown:** Cela dépend de la soumission. Si je soumissionnais pour obtenir une concession de limousines, je me demanderais ce que veut le ministère des Transports. S'il exige 25c. par passager, je fixerais mon prix à \$2 par passager pour aller de la ville à l'aéroport, et je remettrais 25c. au ministère. Si, d'après moi, ce n'était pas suffisant, je paierais 50c. et j'exigerais \$2.25, mais je garderais mon prix de base de \$1.75. Le chauffeur de taxi doit se limiter au prix indiqué au taximètre. Il n'y a aucune façon de se faire rembourser par le client, à moins d'installer à l'aéroport une barrière de péage surmontée d'une pancarte indiquant qu'une taxe de 25c. est exigé pour le service. Dans ce cas-là, nous rentrions dans nos frais aux dépens du client. La même règle vaut pour Mississauga, Dorval ou n'importe quel autre endroit.

Le propriétaires de taxis de Toronto se diront heureux de payer ces 25c. Et nous les paierons sans les exiger du client. Je ne connais pas le prix qu'exigent les taxis de Toronto, mais s'ils reçoivent 30c. du mille, plus 30c. s'ils vont à l'aéroport, et s'ils peuvent, en outre, compter recouvrer ces 30c., ils font alors de l'argent comme de l'eau et peuvent bien se permettre de donner ces 25c. C'est payer peu cher le droit de se faire rembourser la course.

**M. Horner:** Vous avez donné à entendre au comité, monsieur Brown, que vous pourriez faire vos frais à \$1.75 la course. Ce serait donc votre soumission: \$1.75 per passager...

**M. Brown:** Partout à Vancouver.

**M. Horner:** ...partout à Vancouver. Quel est le tarif régulier à l'heure actuelle? Supposons que je hèle votre taxi et que vous me conduisez, à une heure où la circulation est normale, de l'aéroport au centre-ville de Vancouver, combien paierais-je selon le taximètre?

**M. Brown:** Environ \$5.

**M. Horner:** Mais vous croyez que si vous aviez la concession en exclusivité, vous pourriez gérer votre exploitation à \$1.75 la course?

**M. Brown:** C'est exact.

**M. Horner:** La clientèle serait à ce point imposante?

**M. Brown:** Puis-je parler de nouveau de la concession de Toronto qui, dit-on, détenait, à

## [Texte]

they had 30 per cent of the business, but now it is dropping. If it is dropping, then obviously there must be something wrong because it is probably more difficult now than it ever was to drive a car to the airport.

**Mr. Horner:** Yes, but they now have a metro-transit system rather than a bus system out of Toronto, a recent innovation, which may be having some effect.

**Mr. Brown:** I doubt that it would have a 5 per cent effect. I do not know. I am unfamiliar with the situation there.

**Mr. Horner:** I will forego any further questions right now, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Trudel.

**Mr. Trudel:** Thank you, Mr. Chairman. Do you have pick-up rights in Vancouver, Mr. Brown?

**Mr. Brown:** Yes, and I should add to that. We can answer a phone call anywhere in B.C.

**Mr. Trudel:** No, no. I am not talking about...

**Mr. Brown:** Oh, flagging?

**Mr. Trudel:** Yes.

**Mr. Brown:** No, we do not.

**Mr. Trudel:** North Vancouver?

**Mr. Brown:** No. Nowhere but in Richmond, our own licensed area, can we park and solicit.

**Mr. Trudel:** Your licence is strictly confined to Richmond?

**Mr. Brown:** That is correct.

**Mr. Trudel:** Do you have exclusive franchise at various locations in Richmond, for instance, at the hotel?

**Mr. Brown:** I do not think there is any franchise as such. Certainly I do not pay anything for this and I am sure the other company does not. Any Richmond licensed taxicab is permitted to park and solicit anywhere in Richmond.

**Mr. Trudel:** Do you have exclusive franchise here in Vancouver?

## [Interprétation]

un moment donné, 30 p. 100 des affaires, mais elle est en baisse aujourd'hui. Si cela est, c'est qu'il y a eu des anicroches, car il est probablement plus difficile que jamais de conduire une voiture jusqu'à l'aéroport.

**M. Horner:** Oui, mais on a mis depuis en service un train de banlieue, innovation récente, plutôt qu'un service d'autobus, pour les gens de l'extérieur de Toronto, ce qui a pu y contribuer un peu.

**M. Brown:** Je doute que cela y soit pour plus de 5 p. 100. Je ne sais. Je ne suis plus tellement au courant de la situation à Toronto.

**M. Horner:** Je ne vais plus poser de questions pour le moment, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Trudel a la parole.

**M. Trudel:** Merci, monsieur le président. Avez-vous le droit d'aller chercher les gens à Vancouver, monsieur Brown?

**M. Brown:** Oui, et je devrais ajouter que nous pouvons répondre à toute demande par téléphone d'où qu'elle vienne en Colombie-Britannique.

**M. Trudel:** Non, non, je ne parle pas de...

**M. Brown:** Oh, se faire héler?

**M. Trudel:** Oui.

**M. Brown:** Non, nous ne prenons pas de gens ainsi.

**M. Trudel:** A Vancouver-Nord?

**M. Brown:** Non. Nous ne pouvons faire la maraude qu'à Richmond, localité pour laquelle nous avons un permis.

**M. Trudel:** Votre permis ne vise que la région de Richmond?

**M. Brown:** C'est ça.

**M. Trudel:** Avons-nous les droits exclusifs à l'égard de certains endroits à Richmond, comme l'hôtel, par exemple?

**M. Brown:** Je ne crois pas qu'il y ait de concession comme telle. Je ne paie rien à cette fin, en tout cas, ni l'autre société non plus, j'en suis sûr. Tous les chauffeurs de taxi de Richmond peuvent, s'ils détiennent un permis, stationner et rouler en maraude n'importe où à Richmond.

**M. Trudel:** Avez-vous une concession en exclusivité ici à Vancouver?

## [Text]

**Mr. Brown:** Yes. The Greyhound bus depot, which is just across the street, is, I believe, a Yellow Cab franchise. I believe the Vancouver Hotel is a Yellow Cab franchise though the trains are not running now like they used to.

**Mr. Trudel:** Earlier, Mr. Brown, you mentioned that you had contacted members of Parliament regarding a bid. My understanding is that, when anyone wishes to bid, usually he does not contact members of Parliament but submits his bid when bids are called for.

**Mr. Brown:** That is correct. But I did not contact the members of Parliament to try to get a bid submitted. I tried to get them to open the bids for submission.

**Mr. Trudel:** Are you familiar with the contracts to the local airport?

**Mr. Brown:** No, I am not, at the moment.

**Mr. Trudel:** Did you ever make it your business to find out when they were called?

**Mr. Brown:** I have been in business here longer than the present holders of the ground franchise, and I have made appearances at the Vancouver Airport Board when it owned the airport. I am given to understand that the first contract was signed about June, 1958, two months after I had appeared at the Airport Board and had asked why I could not pick up at the airport. I believe that was the first one. I have not heard of them being open for contracts.

I have been in touch with the local DOT officials and I have a letter from them, which I have not brought with me, stating that the bid had not been opened, that the present franchise-holder had received a ten-year contract that was to be re-opened in five years only as far as the price went, that the bid had not been thrown open to public bid.

**The Chairman:** That was in 1958?

**Mr. Brown:** No, that was just prior to the opening of the new terminal.

**Mr. Trudel:** When you mention your interest in bidding for the services, to what extent would you like to bid—for a common stand, or for the entire business that is available at the airport?

**Mr. Brown:** If it were open for bid, I would bid for the whole business. I would not want to close off any other Richmond

## [Interpretation]

**M. Brown:** Oui. Le terminus d'autocars Greyhound, juste de l'autre côté de la rue, est, je crois, une concession Yellow Cab. Je crois que ces derniers détiennent aussi une concession à l'hôtel de Vancouver, bien que le service des trains ait été réduit.

**M. Trudel:** Vous avez dit vous être abouché avec des députés à l'égard d'une soumission. Si je comprends bien le mécanisme, quand quelqu'un tient à soumissionner, il ne s'adresse pas d'habitude à des parlementaires, mais présente sa soumission à l'occasion d'un appel d'offres.

**M. Brown:** C'est juste. Je n'ai pas fait appel à des députés pour essayer de faire étudier une soumission, mais plutôt pour qu'on lance un appel d'offres.

**M. Trudel:** Êtes-vous au courant de adjudications en ce qui concerne l'aéroport local?

**M. Brown:** Non, pas pour le moment.

**M. Trudel:** Avez-vous jamais essayé de vous renseigner, au moment des appels d'offre?

**M. Brown:** Je suis de la partie depuis plus longtemps que les concessionnaires actuels pour le transport au sol, et j'ai comparu devant le conseil de l'aéroport de Vancouver au moment où l'aéroport lui appartenait. Le premier contrat a été signé, sauf erreur, vers le mois de juin 1958, deux mois après ma comparution devant le conseil, où j'avais demandé pourquoi je ne pouvais prendre de clients à l'aéroport. Je crois que c'était le premier. Autant que je sache, on n'envisage pas d'autres offres.

J'ai communiqué avec les fonctionnaires du ministère des Transports de la région, et j'ai reçu une lettre d'eux, que je n'ai pas sur moi, et où ils me font savoir qu'il n'y avait pas eu d'appel d'offres public, que le concessionnaire actuel détenait un contrat de dix ans qui demeurera en vigueur pendant encore au moins cinq ans, et là ne serait rouvert que quant au prix, et que l'on n'avait pas demandé de soumissions au public.

**Le président:** C'était en 1958?

**M. Brown:** Non, c'était juste avant l'ouverture du nouveau terminus.

**M. Trudel:** Quand vous vous dites désireux de soumissionner pour obtenir la concession, jusqu'où irait votre soumission—pour une station régulière ou pour tout le transport au sol de l'aéroport?

**M. Brown:** Si la concession globale faisait l'objet de la soumission, ma soumission porterait sur l'ensemble. Je ne voudrais interdire à

**Texte]**

taxicab from the rights to that airport because I think that, if the taxicab industry is to be healthy, it must be competitive. It should be open to everyone, as far as taxicabs go, but as far as the limousines and buses go, I would like to bid.

**Mr. Trudel:** No other questions, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Brown, has your taxi company any exclusive franchises at this time?

**Mr. Brown:** Only as far as the municipality of Richmond goes. In general, there are two taxi companies out there, each of which has 14 taxicabs and each of which has the same rights, except that the other company has the franchise at the airport and I do not.

**Mr. Skoberg:** You suggested, Mr. Brown, that there should be an open taxi-stand for Richmond taxis only. Would you agree that a common despatcher could serve a similar purpose? Then, if we opened up the franchise to more than one, more taxi companies could be taken in?

**Mr. Brown:** I think the taxi-stand should be where it is now, in Vancouver airport, back from the buses and limousines. They are more directly in line with the doors and the taxicabs are set back a bit.

I do not think a despatcher would help any and it would be unnecessary to police it. The Vancouver taxicabs are quite good in this regard. They go out to the airport but, if there is a long line of taxicabs belonging to the company that has the ground transportation franchise, they take off back to Vancouver. They have only got three miles to go anyway and they are back in their own licensed area. They can start flagging.

If there are none of them, or if they get a call out to the airport from the franchise company to help them out, then of course it's a different kettle of fish. They will go in and attempt to pick up a fare or whatever. I think this could work out to the benefit of all.

For example, across the street at the Greyhound PSL depot, the same thing takes effect. If there are no Yellow Cabs, which have the franchise there, they would not object to a Coral cab coming in there, drop-

**[Interprétation]**

nul autre taxi de Richmond le droit de desservir l'aéroport, car, à mon avis, pour que l'industrie du taxi soit vigoureuse, elle doit être concurrentielle. Tous les taxis devraient y avoir accès, mais pour ce qui est des limousines et des autobus, j'aimerais qu'il y ait des soumissions.

**M. Trudel:** Pas d'autres questions, monsieur le président.

**Le président:** M. Skoberg, à vous maintenant.

**M. Skoberg:** Merci, monsieur le président. Monsieur Brown. Votre société de taxi détient-elle certaines concessions en exclusivité à l'heure actuelle?

**M. Brown:** Dans la municipalité de Richmond uniquement. Grosso modo, il y a deux compagnies de taxi dans la région, chacune possédant 14 voitures et chacune jouissant des mêmes droits, à ceci près que l'autre compagnie détient la concession à l'aéroport, mais pas la nôtre.

**M. Skoberg:** D'après vous, monsieur Brown, il devrait y avoir une station de taxis réservée uniquement aux taxis de Richmond. Connaissez-vous qu'un voiturier public pourrait jouer le même rôle? Puis, si l'on permettait à d'autres de venir partager la concession, d'autres compagnies de taxi pourraient alors venir assurer aussi le service?

**M. Brown:** Je crois que la station de taxi devrait être là où elle est maintenant, c'est-à-dire à l'aéroport de Vancouver, à l'arrière des autobus et des limousines. Elle est plus près des portes et les taxis sont un peu en retrait.

Je ne vois pas l'utilité d'un moyen de transport en commun et il serait inutile de l'entretenir. Les taxis de Vancouver agissent très bien à cet égard. Ils se rendent à l'aéroport, appartiennent à la compagnie qui détient la concession pour le transport au sol, ils s'en retournent à Vancouver. Ils n'ont d'ailleurs que trois milles à faire, et ils sont de retour dans la région que couvre leur permis, où ils peuvent rester en maraude.

S'il n'y en a pas, ou si la compagnie concessionnaire leur demande de lui prêter main-forte, là, évidemment, c'est une autre paire de manches. Ils chercheront alors à trouver des passagers. Je crois que tous en bénéficieront.

Par exemple, de l'autre côté de la rue, à la gare de la Greyhound, s'il n'y a pas de Yellow Cabs qui détiennent la concession à cet endroit-là, ils ne s'opposeront pas à ce qu'une voiture de la compagnie Coral aille y recueill-

## [Text]

ping off, and taking one of their customers. Certainly the party has to have a taxicab and this service eliminates one source of complaint coming in to the taxi company.

**Mr. Skoberg:** Under the present regulations, is it permissible for you to go to the airport to pick up a fare, if he contacts you?

**Mr. Brown:** Yes, absolutely.

**Mr. Skoberg:** Is there any method of communication available to this fare at the airport so that he may contact your company?

**Mr. Brown:** Only by pay phone. We do not have a direct line at the terminal. We have had direct lines on DOT property but not at the terminal. We have not attempted to install one, although the hotels and so on have them.

**Mr. Skoberg:** In your opinion, do you think direct lines to the individual taxi companies would be of any benefit?

**Mr. Brown:** Not really, sir. I am of the same mind as those in Toronto. If the taxi is there they will take it. If it is not there they will stew around. Maybe in the small hours of the morning they might telephone a taxicab.

**Mr. Skoberg:** I am sure that all of us in the Committee appreciate the statement that you made that if it is a brush fire to put it out. This is not the purpose of the Committee. We are looking at the entire ground transportation system.

**Mr. Brown:** Thank you, sir. My only comment is that I cannot get overly enthusiastic after 13 years of trying. I am afraid I am quite discouraged.

**Mr. Skoberg:** Have you made representation to DOT at any time in regard to complaints that you may have had or that your drivers may have had?

**Mr. Brown:** Yes sir. As a matter of fact, Mr. Inglis, the Airport Manager, and I have met many, many times, sometimes they were worthwhile but mostly they were not.

**Mr. Skoberg:** Have you made representation in writing? This is what I am really wondering about.

**Mr. Brown:** Yes, we have contacted Mr. Hurst—I believe that is his name—at the DOT office in Vancouver. This was prior to the opening of the new airport. An applica-

## [Interpretation]

lir l'un de leurs passagers. Il faut évidemment qu'il y ait un taxi, et ce service élimine l'un des sujet de plaintes qu'on fait parvenir à la compagnie de taxi.

**M. Skoberg:** En vertu des règlements actuels, vous est-il permis de vous rendre à l'aéroport et de prendre un passager s'il vous le demande?

**M. Brown:** Certainement.

**M. Skoberg:** Ce voyageur a-t-il d'autre moyen d'entrer en communication avec votre compagnie?

**M. Brown:** Par téléphone seulement. Nous n'avons pas de ligne directe avec l'aéroport. Nous en avons eues aux édifices du ministère du Transport, mais pas au terminus. Nous n'avons pas essayé d'en installer une, bien qu'il y en ait dans les hôtels et autres édifices publics.

**M. Skoberg:** A votre avis, les lignes directes qui relient les compagnies de taxi ont-elles quelque utilité?

**M. Brown:** Non pas vraiment. Je partage l'opinion des gens de Toronto. S'il y a un taxi ils le prendront. S'il n'y en a pas, ils vont poireauter. A une heure avancée de la nuit ils téléphoneront peut-être pour en avoir un.

**M. Skoberg:** Tous les membres du comité vous savent gré d'avoir déclaré que si le feu est pris aux broussailles, il faut l'éteindre. C'est pas le but du comité. Nous étudions tout le système du transport routier.

**M. Brown:** Merci. La seule chose que je peux ajouter, c'est que je ne suis pas très enthousiaste après être revenu à la charge pendant 13 ans. Je crains d'être très découragé.

**M. Skoberg:** Vous êtes-vous déjà adressé au ministère des Transports au sujet de vos plaintes ou de celles de vos chauffeurs?

**M. Brown:** Oui. De fait, monsieur Inglis l'administrateur de l'aéroport et moi-même nous nous sommes entretenus de nombreuses fois. Parfois, nos entretiens étaient utiles, mais la plupart du temps ils ne l'étaient pas.

**M. Skoberg:** Avez-vous présenté des instances par écrit? C'est ce que je me demande.

**M. Brown:** Oui, nous avons communiqué avec M. Hurst, sauf erreur, au bureau du ministère des Transports, à Vancouver. C'était avant l'ouverture du nouvel aéroport. Un

## [Texte]

tion was made to bid. We also inquired as to what was going to happen at the new airport. His reply was to the effect that a ten-year contract had been given to the present franchise holder and that it had not been open for bids.

**Mr. Skoberg:** The users of the service have no doubt made complaints and you have heard these complaints. Have you developed these complaints to the extent that DOT or the Airport Manager is aware of them?

**Mr. Brown:** At one time, about 12 years ago, I had a list of complaints as long as your arm. I am afraid I do not have it now. It is long gone. At that time, unfortunately, it was the City of Vancouver that was responsible. Since that time I have just worked within the rules.

**Mr. Skoberg:** Thank you. That is all Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Pringle?

**Mr. Pringle:** Thank you, Mr. Chairman. I was interested in Mr. Brown's statement with regard to the fee under which he could operate by picking up passengers in lots of 3 or 5 or in the odd case, one, and deliver them to Vancouver. I am wondering if the financial actuarial figures have been worked out in view of the fact that you would be unable to pick up passengers. You would be unable to flag and operate as a flag cab and pick up passengers in the area of Vancouver. Therefore, would it not be necessary for you to headhead to Richmond from Vancouver?

**Mr. Brown:** Yes, in many of the cases. However, you would also have the same rights as the present franchise holder which permits people to telephone in advance and make a predete to be picked up at a certain time in the morning. This could be done. The distribution of vehicles would be the same as Toronto. They have the right to go out and pick up people at their homes or offices and take them out to the airport. We would do the same thing, only we would charge \$1.75 to \$2.

**Mr. Pringle:** I presume your suggestion is that if this was your privilege and if you were operating on this basis, you feel there would be sufficient people who would make advance calls to you to be picked up at home? Would this not be changing the concept inasmuch as now they have to go to hotels or go to a terminal. Would this aggravate the problems of ground transportation at the airport by establishing a system where individuals would want to be picked up at their house. Is there merit to this?

## [Interprétation]

demande de soumission a été présentée. Nous avons également demandé ce qui se produirait au nouvel aéroport. Il a répondu qu'un contrat de dix ans avait été accordé au concessionnaire actuel et qu'aucune soumission n'était acceptée.

**M. Skoberg:** Les usagers de ce service ont sans doute formulé des plaintes et vous devez en avoir entendu parler. Y avez-vous donné suite et les avez-vous signalées au ministère des Transports ou à l'administrateur de l'aéroport?

**M. Brown:** Il y a une douzaine d'années, j'avais une longue liste de plaintes. Je crains ne plus l'avoir maintenant. Je m'en suis défait il y a longtemps. A cette époque, malheureusement, c'était la ville de Vancouver qui était responsable. Depuis ce temps-là, je me conforme simplement au règlement.

**M. Skoberg:** Merci. C'est tout, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Pringle?

**M. Pringle:** Merci, monsieur le président. J'ai trouvé intéressante la déclaraton de M. Brown concernant la rémunération qu'il touche en prenant de 3 à 5 passagers à la fois ou même un seul et en les menant à Vancouver. Je me demande si les chiffres actuariels ont été calculés, compte tenu du fait que vous étiez incapable de prendre des passagers. Vous devez être incapable de vous faire héler et de prendre des passagers dans la région de Vancouver. Par conséquent, ne seriez-vous pas obligé de revenir directement de Vancouver à Richmond?

**M. Brown:** Oui, souvent. Toutefois, j'ai également les mêmes droits que le concessionnaire actuel et les gens peuvent me téléphoner et fixer au préalable la date à laquelle ils veulent avoir un taxi à une certaine heure de la matinée. Cela peut se faire. La répartition des voitures serait la même qu'à Toronto où on a le droit de prendre des gens à leur domicile ou à leur bureau et de les conduire à l'aéroport. Nous ferions la même chose, sauf que nous réclamerions de \$1.75 à \$2.

**M. Pringle:** Vous voulez dire, je suppose, que si vous jouissiez de ce privilège et pouviez agir de la sorte, vous croyez qu'il y aurait suffisamment de personnes qui vous téléphoneraient pour que vous veniez les chercher à domicile? Ne changerait-on pas ainsi le système, car actuellement ces gens doivent se rendre à des hôtels ou à un terminus. Cette façon d'agir agraverait les problèmes du transport routier à l'aéroport si les particuliers voulaient qu'on vienne les chercher à la maison? La solution est-elle bonne?

[Text]

**Mr. Brown:** Thank you for the last remark, sir. I think that there is and this is why I have attempted to give you this information so that you can ascertain yourselves the merit involved. For example, I do not know what the bus rate is into Vancouver at the present time. I think it is \$1.75. People now go to a terminal then get a taxicab. It costs a further 75 cents or 55 cents, at least, to the closest hotel unless the bus stops at that hotel. With the reduced cost of this transportation service—we could pick them up anywhere in Vancouver and a person might share this limousine with other people—you could do it for \$1.75 to \$2. Thus it would be cheaper for the travelling public, which is also your concern, I am sure. As a result, you would wind up with a greater use of this service. You would find businessmen not willing to go out there and pay \$2 a day to park their cars when they could get transportation from their office at \$1.75, also to their homes later in the evening.

[Interpretation]

**M. Brown:** Je vous remercie de la dernière remarque, monsieur. Je crois que c'est le cas et c'est pourquoi j'ai tâché de vous donner ces renseignements, pour que vous puissiez constater le bien-fondé. Par exemple, je ne connais pas le tarif d'autobus pour se rendre à Vancouver à l'heure actuelle. Je pense qu'il c'est \$1.75. En ce moment, les gens se rendent à une aérogare, puis prennent un taxi. Il leur coûte au moins 75 c. ou 55 c. de plus pour se rendre à l'hôtel le plus proche, à moins qu'il l'autobus n'arrête à cet hôtel. En réduisant le coût de ce service de transport, on pourra prendre les voyageurs n'importe où dans la ville de Vancouver et les gens pourraient voyager par ces limousines moyennant \$1.75 ou \$2. Ce serait donc moins cher pour les voyageurs, ce qui vous intéresse aussi, je suis sûr. Il en résulterait une plus forte utilisation de ce service. Plutôt que de se servir de leur auto et de débourser \$2 par jour de stationnement, les hommes d'affaires préféreraient, pour s'y rendre à partir de leur bureau, emprunter ce moyen de transport raison de \$1.75, de même que pour rentrer chez eux le soir.

**Mr. Pringle:** You mentioned rapid transit, which is something that we are talking about all the time, and monorails. Are you suggesting that this type of transportation is not, in your opinion, the transportation which will be satisfactory to the general public? Or, are you suggesting that it is the form of transportation?

**Mr. Brown:** I think any system of mass transportation from the airport into Vancouver would not serve a useful purpose in that it only moves the problem from one place to another. You have the problem of these people all coming in from the Airport to one central point and now you have got to get rid of them again.

**Mr. Pringle:** Could I suggest to you, Mr. Brown, through the Chairman that there seems to be a good deal of discussion in Vancouver regarding automobile transportation. There are problems in Vancouver by virtue of our street system and highway system or lack of highway system which leaves much to be desired. Might your proposal in this particular area not aggravate the situation or could you elaborate? We are only referring to ground transportation at the airport, I do not want to confuse that issue. Could you make a short comment on that as it relates to ground transportation to airports?

**Mr. Brown:** Yes. If you move everybody to a central location in town on a monorail or

**M. Pringle:** Vous avez parlé de transport rapide, c'est ce dont il est toujours question et de monorails. Êtes-vous d'avis que ce type de transport n'est pas celui qui donnera satisfaction au public? Ou est-ce plutôt le contraire que vous donnez à entendre?

**M. Brown:** Tout moyen de transport public, je pense, de l'aéroport à Vancouver ne sera pas utile, car il ne ferait que déplacer le problème. Il y aurait le problème de ces gens qui de l'aéroport se rendent à une aérogare et qu'il faut transporter ailleurs ensuite.

**M. Pringle:** Par l'intermédiaire du président, permettez-moi de vous dire qu'on discute beaucoup à Vancouver du transport automobile. Il y a à Vancouver des problèmes qui découlent du tracé des rues et de notre réseau de grandes routes, ou de l'absence d'un réseau de grandes routes. Est-ce que l'application de votre proposition dans ce secteur particulier ne serait pas de nature à aggraver la situation, ou pourriez-vous donner plus de détail? Il n'est question que du transport en surface à l'aéroport, je ne veux pas embrouiller les choses. Pourriez-vous commenter brièvement sur ce point et de ces rapports avec le transport en surface aux aéroports?

**M. Brown:** Oui. Si l'on emmène tout le monde à un point central de la ville, pa-

## [Texte]

subway, or even drop them off enroute here and there, you have got the same basic problem: the wives are going to come and pick them up at a certain station, at a certain time; they are going to want to park; or, they are going to circle around the block while they are waiting for them. The one thing that our system would do is get them off these main routes as soon as possible because a taxidriver will find the shortest and quickest way to his destination at any time. For example, let us say that somebody is going out to the west end of Vancouver to Dunbar. The driver would cut off at Oak Street, right at the bridge. He would circle around underneath there go right along Marine Drive and head up Dunbar. He would not be a traffic problem in the 4 to 6 o'clock rush period. He is automatically taking the quietest route.

**Mr. Pringle:** I am glad to hear you say a cab driver usually finds the shortest route. I say that facetiously, Mr. Brown.

Now let us get to another point. We have in the Vancouver area, the centre of New Westminster which is certainly not in a direct line with the centre of Vancouver and the airport nor is it a direct line, as far as I can find out, to the pickup spots—the hotels or the terminals.

**Mr. Brown:** That is correct.

**Mr. Pringle:** I understand that some arrangement has been attempted to try to alleviate this situation. I am not from this particular area; I am from Fraser Valley East, to get a plug in.

**Mr. Skoberg:** That is a commercial.

**Mr. Pringle:** I have heard several complaints from businessmen in the New Westminster area with regard to transportation from New Westminster to the Vancouver airport. Do you have any comment you would like to make in this regard?

**Mr. Brown:** My only suggestion would be to refer back to this "limo" type service again. If you have this you could drop a person off on the east side of Vancouver, headed towards New Westminster, you could drop two or three off along the way in Burnaby and wind up in New Westminster. It still would only cost you \$1.75 or \$2.00.

**Mr. Pringle:** That is very interesting. I will close for now, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Skoreyko.

## [Interprétation]

monorail ou par métro, ou qu'on les dépose en route ici et là, on a toujours le même problème fondamental: les femmes viendront les chercher à une station à une heure convenue; elles voudront garer leur auto; ou elles circuleront autour d'un pâté de maisons en attendant. Le régime que nous préconisons les éloignerait des voies principales le plus tôt possible, car les chauffeurs de taxi trouveront toujours le chemin le plus court et le plus rapide d'arriver à destination. Par exemple, à supposer qu'une personne se rende dans l'Ouest de Vancouver, à la rue Dunbar. Le chauffeur obliqueurait à la rue Oak, juste au pont. Il ferait demi-tour sous le pont, puis s'engagerait sur la promenade Marine en direction de Dunbar. Il ne poserait pas de problème durant la période d'affluence de 4 à 6 heures. Il prend automatiquement la route la moins passante.

**Mr. Pringle:** Je suis heureux de vous entendre dire qu'un chauffeur de taxi adopte d'ordinaire la route la moins longue. Je dis cela pour rire, monsieur Brown.

Passons maintenant à un autre aspect. Nous avons dans la région de Vancouver, le centre de New Westminster, qui n'est sûrement pas en ligne directe avec le centre de Vancouver et l'aéroport, ni, d'après ce que je puis voir, avec les endroits où l'on prend des passagers, aux hôtels ou aux aérogares.

**M. Brown:** C'est exact.

**Mr. Pringle:** Il paraît que l'on s'efforce de remédier à la situation. Je ne suis pas de cette région, mais de Fraser Valley-Est, je dois préciser, pour faire de la publicité à ma région.

**M. Skoberg:** C'est de la publicité commerciale.

**Mr. Pringle:** J'ai entendu bien des hommes d'affaires de la région de New Westminster se plaindre du transport entre cet endroit et l'aéroport de Vancouver. Auriez-vous des observations à faire à ce sujet?

**M. Brown:** Je proposerais simplement de songer encore ici au service de limousine. On peut de cette façon laisser descendre une personne sur la rive sud de Vancouver, en direction de New Westminster, on peut en laisser descendre deux ou trois en cours de route à Burnaby et aboutir à New Westminster. Cela ne coûterait que \$1.75 ou \$2.

**Mr. Pringle:** Très intéressant. Ce sera tout pour maintenant, monsieur le président.

**M. le président:** M. Skoreyko.

[Text]

**Mr. Pringle:** Put me down again please.

**Mr. Skoreyko:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Brown, what is the relationship of Richmond in relation to the airport.

**Mr. Brown:** Richmond International Airport is in the municipality of Richmond, sir. It almost takes in the whole of Sea Island which is one of the two main islands of Richmond municipality, the other being Lulu Island. Richmond has a population of about 55,000 to 60,000 people at the present time.

**Mr. Skoreyko:** The airport then is in Richmond, is it?

**Mr. Brown:** Wholly within Richmond.

**Mr. Skoreyko:** Then, sir, if you were given the right to pick up passengers at the International Airport and you delivered them into Vancouver at the hotel where we are or at the Vancouver Hotel, you would still have the problem of being able to pick up passengers or deadheading back to Richmond would you not?

**Mr. Brown:** I do that now. I take many people into Vancouver from all over Richmond and I deadhead back now. It is no different to what I am doing. It is no different to what the Vancouver cabs are doing now. The only difference is that they have about three miles to deadhead and I have about eight or nine miles. It is similar to Mississauga where Mississauga cabs have 18 miles to deadhead and the Toronto cabs have two.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Brown, you did not want to deal specifically with difficulties or encounters that you might have had with MacLure's at the airport. Do you care to tell us what those difficulties may have been over the last 13 years and what was the cause of those difficulties?

**Mr. Brown:** At one point, we went out to the airport in an effort to get a ticket or some sort of summons that we could fight in court, where we could have this declared a public place within our licensed areas and, under our licences, a place where we were legitimately entitled to park and solicit. It resulted in a great furore. We did not get a ticket and we have not to this day received a ticket. I am still not positive whether I should not attempt it again really. Apparently Vancouver taxicabs have received tickets for picking

[Interpretation]

**M. Pringle:** Inscrivez de nouveau mon nom, s'il vous plaît.

**M. Skoreyko:** Je vous remercie, monsieur le président. M. Brown, quel rapport y a-t-il entre Richmond et l'aéroport?

**M. Brown:** L'aéroport international de Richmond est dans la municipalité de Richmond, monsieur. Il couvre presque toute la superficie de Sea Island, l'une des deux principales îles de la municipalité de Richmond, l'autre étant Lulu Island. Richmond compte actuellement de 55,000 à 60,000 habitants.

**M. Skoreyko:** L'aéroport est donc dans la municipalité de Richmond, n'est-ce pas?

**M. Brown:** Entièrement dans Richmond.

**M. Skoreyko:** Alors, monsieur, si vous étiez autorisé à cueillir des passagers à l'aéroport international et que vous les conduisiez jusqu'à Vancouver, à l'hôtel où nous sommes, ou à l'hôtel Vancouver, il y aurait toujours le problème de cueillir des passagers ou de faire le voyage de retour à Richmond sans clients, n'est-ce pas?

**M. Brown:** C'est ce que je fais actuellement. Je prends beaucoup de clients à Vancouver, de tous les secteurs de Richmond, et je retourne la voiture à vide. Ce n'est pas différent de ce que je fais. Ce n'est pas différent de ce que les chauffeurs de taxi de Vancouver font maintenant. La seule différence, c'est qu'ils ont une distance d'environ trois milles à parcourir sans client, tandis que j'en ai une de huit ou neuf milles. Cela se compare à Mississauga, où les chauffeurs de taxi ont une distance de 18 milles à parcourir sans client, et les chauffeurs de taxi de Toronto, une distance de deux milles.

**M. Skoreyko:** M. Brown, vous ne vouliez pas parler particulièrement des difficultés ou problèmes qu'aurait pu vous occasionner MacLure à l'aéroport. Voudriez-vous nous dire en quoi consistaient les difficultés que vous avez eues depuis 13 ans et qu'elle en était la cause?

**M. Brown:** A un moment donné, nous sommes allés à l'aéroport pour tâcher d'y recevoir une contravention ou une assignation quelconque, que nous aurions pu contester en cour, où nous aurions pu obtenir que cet endroit soit déclaré endroit public, dans le cadre de nos secteurs autorisés, et en vertu de nos permis, un endroit où nous aurions été autorisés à stationner et à attendre les passagers. Cela a donné lieu à beaucoup de tapage. Nous n'avons pas reçu de contravention, ni ce jour-là ni jusqu'à présent. Je ne sais trop

## [Texte]

up at the airport but they are charged with soliciting in Richmond without a licence to do so.

I am not sticking my neck out here. I realize I do not have parliamentary immunity but I still do not know what the score is. I have been a good little boy for about 10 years now and I have tried to get along with people. Maybe I am just a stubborn Scotsman instead of a volatile Frenchman, if you will excuse the expression. The following comment was made by my drivers when the fire bombs were thrown in Montreal: "Maybe that is what we should do here to get some action." It hurts I tell you.

**Mr. Skoreyko:** Well if you did that you would not get any sympathy from this Committee I am afraid, Mr. Brown.

**Mr. Brown:** I do not doubt it at all and I would not blame you, sir.

**Mr. Skoreyko:** What you are saying, Mr. Brown, is that you went out there spoiling for a fight and there were no takers. Really then, what happens in some cases is that rather than have the authorities charge you for illegally parking on DOT property, the charge is laid under a municipal ordinance or municipal by law for picking up passengers in the municipality of Richmond rather than DOT property. Is that it?

**Mr. Brown:** Yes, I would presume so. I do not know if they could charge them with parking on DOT property or not. I do not know.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Brown, specifically, if you will, what is the nature of the complaints that you mentioned? You said you had a list of complaints the length of your arm 10 or 12 years ago and you have not got them now.

**Mr. Brown:** Mainly it was poor service, sir. I may say that after the present franchise holders came in, there was a period when the service was terrible and I had another list of complaints. We had many, many phone calls from people. Since the security of the 10-year contract, things have improved considerably and now people get good service out there.

## [Interprétation]

encore si je ne devrais pas tenter de nouveau la chose. Selon toute apparence, les chauffeurs de taxi de Vancouver ont reçu des contraventions pour avoir cueilli des passagers à l'aéroport, mais on les accuse d'avoir sollicité des passagers à Richmond sans l'autorisation voulue.

Je ne veux pas commettre d'imprudence ici. Je me rends compte que je ne bénéficie pas de l'immunité parlementaire, mais je ne sais toujours pas de ce dont il s'agit. Je me suis bien comporté depuis une dizaine d'années et j'ai cherché à bien m'entendre avec les gens. Peut-être suis-je un Écossais tête au lieu d'un Français étourdi, si vous voulez bien excuser l'expression. J'ai entendu les commentaires suivants de mes chauffeurs de taxi, à l'époque où des bombes incendiaires étaient lancées à Montréal: «Peut-être est-ce là ce qu'il nous faudrait faire ici pour aboutir à quelque chose.» Ce sont des choses pénibles à entendre, je vous assure.

**Mr. Skoreyko:** En faisant cela, vous ne vous attireriez sûrement pas la sympathie du comité, M. Brown.

**Mr. Brown:** Je n'en doute pas un seul instant, et je ne vous le reprocherais pas, monsieur.

**Mr. Skoreyko:** Au fond, ce que vous dites, M. Brown, c'est que vous y êtes allé brûlant du désir de vous battre, et que vous n'avez pas trouvé preneur. Ce qui arrive alors, c'est que dans certains cas au lieu de vous faire accuser par les autorités d'avoir stationné illégalement sur une propriété du ministère des Transports, l'accusation est portée en vertu d'un décret ou d'un arrêté municipal d'avoir pris des voyageurs dans la municipalité de Richmond plutôt que sur la propriété du ministère des Transports. Est-ce cela?

**Mr. Brown:** Oui, je suppose. J'ignore si on pourrait les accuser d'avoir stationné sur une propriété du ministère des Transports. Je ne sais pas.

**Mr. Skoreyko:** M. Brown, plus précisément, nous diriez-vous quelle est la nature des griefs mentionnés? Vous avez dit avoir, il y a 10 ou 12 ans, une liste des griefs aussi longue que le bras, et que vous ne les avez plus maintenant.

**Mr. Brown:** C'était surtout que le service laissait à désirer. Je dirais qu'après l'arrivée des concessionnaires, pendant un temps les services furent terribles; j'avais une autre liste de griefs. Les gens nous ont appelé en grand nombre. Depuis la sécurité du contrat de 10 ans, les choses se sont beaucoup améliorées et maintenant le service est bon là-bas.

## [Text]

**Mr. Skoreyko:** Mr. Brown, how many taxicabs does MacLure have at the airport now?

**Mr. Brown:** They have 14 Richmond licensed taxicabs. At one time I started a petition asking not to have any airport stickers or permits given out, but within three days there were permits on all the Vancouver taxicabs which amount to some 60 or so permits allowing them to pick up at the airport and to park and solicit at the airport.

**Mr. Skoreyko:** Do you interpret the service at the airport now which is provided by MacLure as being generally poor?

**Mr. Brown:** No, sir, I do not. I think it is generally good. I think we have a little differentiation here. MacLure's has the taxicabs and the Vancouver Airline Limousines have the buses and limousines. I know MacLure taxicabs do a good job of providing service out there. The limousines and buses, I believe, are regular and are available as well.

**Mr. Skoreyko:** You are saying then that this Committee should hear evidence, not in terms of correcting a service that is bad, but in terms of allowing other taxis to participate. Is that it?

**Mr. Brown:** That is correct, sir.

**Mr. Skoreyko:** I see.

**Mr. Brown:** I think that the Vancouver-based taxicabs that have special permits to go out there should be limited to Vancouver. I am certainly not in a position to say anything about the MacLure financial figures but I think they will get a better return in Vancouver than they will by servicing the airport. I have had discussions with the manager of MacLure's to explore some method of doing this prior to this Committee's becoming more active in ground transportation. I hope that something will come of it.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Brown, specifically how many municipalities licence cabs under municipal licence in the greater Vancouver area, including New Westminster?

**Mr. Brown:** Every municipality licences cabs.

**Mr. Skoreyko:** How many is that?

**Mr. Brown:** Fifteen.

**Mr. Skoreyko:** There is in excess of one million people in this general area, sir. How many cabs are there per number of people in the community? For instance, I think Toronto

## [Interpretation]

**M. Skoreyko:** M. Brown, combien de taxis MacLure a-t-il à l'aéroport maintenant?

**M. Brown:** Il a 14 voitures détentrices de permis de Richmond. A un moment donné, j'ai lancé une pétition demandant qu'on n'émette pas de permis ou d'affiches pour l'aéroport, mais dans les trois jours tous les taxis de Vancouver affichaient des permis, ce qui veut dire environ 60 permis, les autorisant à prendre des voyageurs à l'aéroport, à y stationner et faire de la sollicitation.

**M. Skoreyko:** A votre avis, le service maintenant assuré par MacLure à l'aéroport laisse-t-il à désirer d'une façon générale?

**M. Brown:** Non monsieur. A mon avis, en général le service est bon. Il faut faire une petite distinction ici. MacLure a les taxis et la Vancouver Airline Limousines a les autobus et les limousines. Je sais que les taxis MacLure assurent un bon service. Les limousines et les autobus, autant que je sache, circulent régulièrement et sont aussi disponibles.

**M. Skoreyko:** Dois-je en conclure alors que le comité devrait entendre les témoignages non pas pour remédier à un service qui laisse à désirer, mais plutôt pour permettre à d'autres taxis d'y participer. Est-ce cela?

**M. Brown:** En effet, monsieur.

**M. Skoreyko:** Je vois.

**M. Brown:** A mon avis, les taxis de Vancouver proprement dit devraient être les seuls détenteurs de permis autorisés à desservir l'aéroport. Je ne suis certes pas en mesure de dire quoi que ce soit au sujet des finances de MacLure, mais je croirais que leur entreprise serait plus rentable à Vancouver qu'en desservant l'aéroport. Je me suis entretenu de la chose avec le directeur de MacLure pour étudier la question avant que le comité s'occupe plus activement du transport de surface. J'espére qu'il en sortira quelque chose.

**M. Skoreyko:** Monsieur Brown, exactement combien de municipalités émettent des permis de taxis dans l'agglomération de Vancouver, y compris New Westminster?

**M. Brown:** Toutes les municipalités le font.

**M. Skoreyko:** Combien sont-elles?

**M. Brown:** Quinze.

**M. Skoreyko:** Au-delà d'un million d'habitants occupent cette région. Combien de taxis y a-t-il pour desservir cette population? Par exemple, à Toronto il y a un taxi par 1,000

## [Texte]

has one cab per 1,000 people. Montreal one per 500 people. What is the ratio in Vancouver.

**Mr. Brown:** I believe it is one to 1,670 people. Vancouver has not issued a new taxicab licence for perhaps 15 or 20 years. It is gradually getting to be a better business in Vancouver. The Vancouver taxicabs enjoy a good business now and they are quite lucrative.

**Mr. Skoreyko:** You have 14 cabs licensed under Coral Cabs.

**Mr. C. D. Brown:** Yes, sir.

**Mr. Skoreyko:** You are not suggesting in any way that if you had an exclusive franchise you could give the airport the necessary service; you really are saying that all the cab companies in these 15 municipalities should have the right to pick up. Is that the way you feel about it?

**Mr. C. D. Brown:** No, I do not, sir. I do not think they would want me going in there, parking and soliciting at one of their hotels, at their bus depot in New Westminster or such places—and I would respect that. This business is within the Richmond municipality and I think the business should go to Richmond municipally-licensed taxicabs. In our discussions with the manager of MacLure's the suggestion was that these 60-odd airport permits they have should be granted to Coral and Richmond jointly, thus increasing the number of cars and the number of drivers without really hurting anybody.

**Mr. Skoreyko:** This is in addition to MacLure's. In other words, MacLure's has 14 cabs now.

**Mr. C. D. Brown:** They have 14 cabs licensed in Richmond.

**Mr. Skoreyko:** You have 14.

**Mr. C. D. Brown:** Yes.

**Mr. Skoreyko:** And another company has another 14.

**Mr. C. D. Brown:** No.

**Mr. Skoreyko:** Oh, there is just 28 cabs.

**Mr. C. D. Brown:** MacLure's call theirs Richmond Cabs Limited.

## [Interprétation]

habitants. A Montréal, un par 500 habitants. Quelle est la proportion à Vancouver?

**M. Brown:** Je crois que c'est un par 1,670 personnes. Vancouver n'a pas délivré un seul nouveau permis de taxi depuis peut-être 15 ou 20 ans. L'affaire devient de plus en plus intéressante à Vancouver. Les taxis de Vancouver font de belles affaires aujourd'hui; l'entreprise est assez lucrative.

**M. Skoreyko:** Vous avez 14 taxis enregistrés sous Coral Cabs.

**M. C. D. Brown:** Oui, monsieur.

**M. Skoreyko:** Vous ne pensez donc pas que si vous aviez une concession exclusive vous desserviriez l'aéroport adéquatement? Vous estimatez plutôt que toutes les compagnies de taxis dans ces 15 municipalités devraient avoir le droit de prendre des passagers? Est-ce bien votre opinion?

**M. C. D. Brown:** Non, monsieur. Je ne pense pas qu'ils voudraient que j'entre en lice et me mette à garer mes voitures et à offrir mes services devant l'un de leurs hôtels, près de leur dépôt d'autobus à New Westminster et dans d'autres endroits de ce genre et c'est une chose dont je tiendrais compte. Cette activité est exercée à l'intérieur de la commune de Richmond et je pense qu'elle devrait être exercée par des taxis ayant obtenu leur licence de la municipalité de Richmond. Dans nos discussions avec le directeur de MacLure, il a été dit que ces fameux 60 permis de desserte de l'aéroport auraient dû être accordés conjointement à Coral et à Richmond, de manière à augmenter ainsi le nombre des voitures et celui des chauffeurs sans que personne ne soit vraiment blessé.

**M. Skoreyko:** Ceci en supplément de MacLure. En d'autres mots, MacLure a actuellement 14 taxis.

**M. C. D. Brown:** Ils ont 14 taxis enregistrés à Richmond.

**M. Skoreyko:** Vous en avez 14.

**M. C. D. Brown:** Oui.

**M. Skoreyko:** Et une autre compagnie en a 14.

**M. C. D. Brown:** Non.

**M. Skoreyko:** Oh, cela fait juste 28 taxis.

**M. C. D. Brown:** MacLure fait rouler les siens sous la dénomination de Richmond Cabs Limited.

## [Text]

**The Chairman:** Mr. Rock.

**Mr. Rock:** Mr. Brown, what is the population of Richmond?

**Mr. C. D. Brown:** Approximately 55,000, sir.

**Mr. Rock:** How many taxi firms are there in Richmond?

**Mr. C. D. Brown:** There are two, sir.

**Mr. Rock:** You also mentioned that many taxi owners from the City of Vancouver also hold a permit in Richmond?

**Mr. C. D. Brown:** Just one company, MacLure's, holds airport permits and they are the franchise holder at the airport. They can go to the airport, pick up, park and solicit.

**Mr. Rock:** These are the people who have the contract.

**Mr. C. D. Brown:** That is correct, sir.

**Mr. Rock:** You feel the same as the taxi people in Mississauga or the taxi people in Dorval, you also feel the same as these municipalities—that you should have the exclusive right of picking up passengers within your municipality and that the others have no right to come into yours or you into theirs to pick up passengers?

**Mr. C. D. Brown:** That is correct, but I think a co-operative effort should be made to look after people, regardless of where they are, and provide them with service. I think this is the broad object of a taxicab. If there were no Richmond licensed taxis at the airport I would hope that anybody would feel free to pick up, especially somebody going back to their own area because it would help them.

The year 1958 was the greatest that the salmon cannery industry ever has had. I started in Steveston, the salmon capital of the world, and I had three taxicabs. They dropped 2,500 fishermen on me on Thursdays for about six weeks in a row. I could not handle 2,500 fishermen but they all found their way home—I called cabs from all over the lower mainland trying to get them service.

## [Interpretation]

**Le président:** Monsieur Rock.

**M. Rock:** Monsieur Brown quel est le chiffre de la population à Richmond?

**M. C. D. Brown:** Environ 55,000 habitants, monsieur.

**M. Rock:** Combien de compagnies de taxi y a-t-il à Richmond?

**M. C. D. Brown:** Il y en a deux, monsieur.

**M. Rock:** N'avez-vous pas dit aussi que beaucoup de propriétaires de taxis de la ville de Vancouver avaient également un permis pour Richmond?

**M. C. D. Brown:** Seule une compagnie, la compagnie MacLure, a des permis pour l'aéroport et ils y ont la concession. Ils peuvent aller à l'aéroport, y prendre en charge des gens, y garer leurs voitures et à offrir leurs services.

**M. Rock:** Ce sont eux qui ont le contrat.

**M. C. D. Brown:** C'est bien cela, monsieur.

**M. Rock:** Votre position est-elle identique à celle des chauffeurs de taxi de Mississauga ou de ceux de Dorval? Estimez-vous aussi, tout comme ces municipalités, que c'est à vous que devrait revenir le droit exclusif de prendre en charge des passagers dans votre municipalité et que les autres n'ont pas le droit de prendre en charge des passagers dans votre municipalité et que vous n'avez pas le droit de le faire dans les autres municipalités?

**M. C. D. Brown:** C'est bien cela, mais j'estime que, dans un esprit de coopération, des efforts devraient être faits dans l'intérêt des clients, de manière à leur rendre service, peu importe l'endroit où ils se trouvent. Il me semble que c'est là, en gros, l'objectif auquel nous devrions tendre. S'il n'y avait pas à l'aéroport de taxis enregistrés à Richmond, mon espoir serait que n'importe qui puisse prendre en charge des clients, notamment quand il s'agit de quelqu'un qui regagne son propre secteur. 1958 a été pour les conserveries de saumon l'année la plus faste jamais enregistrée. C'est à Steveston, la capitale mondiale du saumon, que j'ai commencé à travailler et je disposais alors de trois taxis. Pendant six semaines de suite, j'ai eu sur les bras, le jeudi, 2,500 pêcheurs. Il m'était impossible de m'occuper de 2,500 pêcheurs, mais tous réussissaient à regagner leurs foyers, car j'appelais à la rescoussure des taxis de toute la région côtière.

## [Texte]

**Mr. Rock:** You mentioned before that conditions under which taxidrivers in Vancouver work are much better than those prevailing in Toronto and Montreal. How did this come about? Are your taxidrivers unionized?

**Mr. C. D. Brown:** No, sir. They have been from time to time and the Teamsters have been involved. Perhaps MacLure's is unionized now, but I do not know. Generally speaking, they are not unionized. There is such a great turnover in taxicab drivers and so many part-timers involved that it is very difficult to police, sir.

**Mr. Rock:** You mentioned they have pension schemes and other benefits, yet you say there is a large turnover.

**Mr. C. D. Brown:** This is the Canada Pension Plan.

We also have MSA and group insurance for our regular drivers, as I am sure many of the taxi companies in Vancouver have, and we try to make it as pleasant and as lucrative as possible for our drivers so they will stay with it. I have drivers who have been with me for 10 years.

**Mr. Rock:** Are you the sole owner of all your taxis, or is this a syndicate?

**Mr. C. D. Brown:** I am the sole owner, sir.

**Mr. Rock:** How many taxi drivers own their own taxis within your municipality?

**Mr. C. D. Brown:** There are none.

**Mr. Rock:** You mean you have an exclusive franchise and own all the taxis in your municipality?

**Mr. C. D. Brown:** No. I own 14 and Richmond Cabs Limited own 14, and they are all company-owned cars, sir.

**Mr. Rock:** If I were a citizen of Richmond and wanted to own and operate a taxi of my own, would I be able to do so—or have you fellows got it all sewn up?

**Mr. C. D. Brown:** In effect, sir. You would be able to apply to the municipality and they would tell you that effectively they have only 28 licences issued, that at the moment this is

## [Interprétation]

**M. Rock:** Vous avez indiqué antérieurement que les conditions de travail des chauffeurs de taxi de Vancouver sont bien meilleures que celles de leurs collègues de Toronto et de Montréal. Comment cela s'explique-t-il? Vos chauffeurs de taxi sont-ils syndiqués?

**M. C. D. Brown:** Non, monsieur. Ils l'ont été par intervalles et les routiers étaient de la partie. Peut-être sont-ils syndiqués à présent chez MacLure, mais je l'ignore. En général, ils ne sont pas syndiqués. Il y a un tel va-et-vient parmi les chauffeurs de taxi et il y en a un si grand nombre qui travaillent à temps partiel qu'il est très difficile d'organiser la profession.

**M. Rock:** Vous avez indiqué qu'ils avaient des régimes de pension et d'autres avantages, et pourtant vous dites qu'il y a un grand va-et-vient.

**M. C. D. Brown:** Il s'agit du régime des pensions du Canada.

Nous avons aussi, pour notre personnel normal, l'assurance collective et le MSA à l'instar, j'en suis sûr, de beaucoup de compagnies de taxi à Vancouver, et nous nous efforçons de rendre le travail de nos chauffeurs aussi plaisant et lucratif que possible afin qu'ils demeurent à notre service. Certains de mes chauffeurs sont à mon service depuis 10 ans.

**M. Rock:** Êtes-vous le propriétaire unique de tous vos taxis ou bien s'agit-il d'un syndicat?

**M. C. D. Brown:** Je suis l'unique propriétaire, monsieur.

**M. Rock:** Combien de chauffeurs de taxi sont propriétaires de leurs taxis dans votre municipalité?

**M. C. D. Brown:** Aucun.

**M. Rock:** Vous voulez dire que vous avez une concession exclusive et que vous possédez tous les taxis dans votre municipalité?

**M. C. D. Brown:** Non. Je possède 14 taxis et Richmond Cabs Limited en a 14 et ces voitures-là appartiennent toutes à la compagnie.

**M. Rock:** Si j'étais un habitant de Richmond et si je voulais avoir un taxi à moi et l'utiliser à des fins commerciales, pourrais-je le faire ou bien avez-vous déjà mijoté tout cela entre vous?

**M. C. D. Brown:** En fait, monsieur, vous pourriez poser votre candidature auprès de la municipalité et celle-ci vous dirait qu'elle n'a effectivement délivré que 28 permis et que

## [Text]

what the by-law reads and there is no way of getting another licence. The municipality has had a great deal of conflict and I and my predecessors that I bought out probably have been the source of most of it. However, this conflict has resulted now in several years of fairly decent harmony. I was very badly in the hole at one time and the forecast actually is that I will be out of it at the end of this year or by July 1 of next year. So the taxicab business is not a very lucrative business, the municipality is well aware of this because they can see my financial figures at any time, and they do not want a bunch of people going in and having a hard time of it.

## [Interpretation]

c'est là le chiffre actuellement prévu par les arrêtés municipaux et qu'il n'existe aucun moyen d'obtenir un autre permis. La municipalité a eu beaucoup de démêlés et il se peut que moi-même et mon prédecesseur, dont j'ai racheté l'affaire, aient été à l'origine de ces démêlés. Cependant, depuis plusieurs années, il règne une certaine concorde. A un moment donné, j'ai été dans un joli pétrin et je prévois que j'en serai sorti d'ici à la fin de cette année ou bien d'ici au premier juillet 1971. Ceci montre que ce métier n'est pas très lucratif et la municipalité le sait fort bien, car elle peut avoir accès à mon livre de comptes à n'importe quel moment et elle ne souhaite pas voir une foule de gens se lancer dans ce genre d'entreprise pour y connaître ensuite des moments difficiles.

**Mr. Rock:** Does the same thing prevail in all other suburban municipalities around Vancouver and in Vancouver itself?

**Mr. C. D. Brown:** No. In Vancouver City itself there are a great many driver-owners, some of whom own half a car and some of whom own more than one car. The tendency is away from multiple ownership in Vancouver, as it is in the suburbs, because it is extremely difficult to pay the high cost of labour today and wind up with anything at the end of it.

**Mr. Rock:** Mr. Brown, do you not feel that within the municipality of Richmond you are in a monopolistic position, the same as the limousine people at the airport?

**The Chairman:** I do not know that you should put that question.

**Mr. Rock:** Mr. Chairman, I have the right to put it. Throughout Canada limousine services at airports are considered by other taxi people as monopolies and Mr. Brown, who is the sole owner of all the taxis in Richmond...

**An hon. Member:** There are two companies.

**Mr. Rock:** I am sorry, but the other company also has a monopoly and gets permits from the same municipality. It is the taxi firm that has the monopoly at the airport. They are the only two firms.

**Mr. C. D. Brown:** Yes, there are two firms but I own half of the monopoly, if you would like to put it that way, and the other company owns the other half of it.

**Mr. Rock:** La situation est-elle la même dans toutes les communes de la banlieue de Vancouver et dans la ville de Vancouver?

**Mr. C. D. Brown:** Non. A Vancouver même, il y a beaucoup de chauffeurs dont les uns possèdent la moitié d'un taxi et d'autre plus d'un taxi. La tendance qui prévaut actuellement à Vancouver et dans sa banlieue consiste à ne plus être intéressé par la propriété de plusieurs taxis, car de nos jours il est devenu extrêmement difficile d'assumer le coût de la main-d'œuvre et de réaliser quelque profit en fin de compte.

**Mr. Rock:** Monsieur Brown, ne pensez-vous pas que dans la municipalité de Richmond vous détenez un monopole, tout comme les propriétaires de limousines à l'aéroport?

**Le président:** Je ne pense pas que vous devriez poser cette question.

**Mr. Rock:** Monsieur le président, je suis en droit de la poser. Dans l'ensemble du Canada, le service des limousines aux aéroports est considéré par les autres membres de la profession comme un monopole et monsieur Brown, qui possède, à lui seul, tous les taxis de Richmond...

**Une voix:** Il y a là-bas deux compagnies.

**Mr. Rock:** Je regrette, mais l'autre compagnie détient, elle aussi, un monopole et c'est la même municipalité qui lui délivre ses permis. Il s'agit de la compagnie de taxis qui a le monopole de la desserte de l'aéroport. Il n'y a que deux compagnies.

**Mr. C. D. Brown:** Oui, il y a deux compagnies, mais on peut dire que je détiens une moitié du monopole et que l'autre compagnie en détient l'autre moitié.

**Texte]**

**Mr. Rock:** What is the other company gain?

**Mr. C. D. Brown:** Richmond Cabs Limited.

**Mr. Rock:** And they are the ones who have the monopoly at the airport?

**Mr. C. D. Brown:** Yes. Well...

**Mr. Rock:** This is exactly what I was trying o clear up.

**Mr. Horner:** You have made your point.

**Mr. Rock:** Yes.

**The Chairman:** Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Mr. Brown, do you know, either from conversations you have had directly or through your firm solicitor, what the attitude of the Municipality of Richmond would be to the granting of permits to licensed cabs from other municipalities to do business at the airport? I ask this question because of the well-founded and well-reasoned position that you have taken.

**Mr. Brown:** If the recommendation of this Committee to the DOT was that it should be opened to all lower Mainland or perhaps even Vancouver taxicab firms, I would appear before my council and appeal to them to not issue permits. I believe they would go along with me. I am not sure. I would not want to suggest that I could speak for the council. The present situation at the airport is one of long standing, and unless it is done co-operatively with the other company, I see no easy solution to solving the problem.

**Mr. Forrestall:** I gather from what you have said, though, that you have never sought or received an opinion from the municipal solicitor on this particular question?

**Mr. Brown:** No, sir. Maybe I am afraid to ask him.

**Mr. Forrestall:** May I ask two other relatively disjointed and perhaps unrelated questions. Has there ever been any harassment of your drivers or passengers, because your drivers were either picking up or discharging at the airport, by the RCMP at the airport in the form of interference, by stopping you and saying, "Are you getting out or getting in, or what are you doing?"

**[Interprétation]**

**M. Rock:** Voulez-vous me rappeler le nom de l'autre compagnie?

**M. C. D. Brown:** Richmond Cabs Limited.

**M. Rock:** Et ce sont eux qui ont le monopole à l'aéroport?

**M. C. D. Brown:** Oui, c'est-à-dire...

**M. Rock:** C'était exactement ce que je tenais à tirer au clair.

**M. Horner:** Avez-vous dit ce que vous aviez à dire?

**M. Rock:** Oui.

**Le président:** Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Monsieur Brown, savez-vous soit par des conversations que vous auriez eues directement, soit par l'avocat de votre firme, quelle serait la position qu'adopterait la municipalité de Richmond en ce qui concerne l'octroi, pour la desserte de l'aéroport, de permis à des chauffeurs de taxi ayant un permis délivré par d'autres municipalités? Je vous pose cette question eu égard à la position bien fondée et bien claire que vous avez adoptée.

**M. Brown:** Si la recommandation du comité au ministère des Transports revenait à dire qu'il devrait être ouvert à toutes les entreprises de taxi de la zone continentale côtière ou peut-être même de Vancouver, je me rendrais devant mon Conseil et je le presserais de ne pas délivrer de permis. Je pense qu'il me soutiendrait. Je n'en suis cependant pas sûr. Je ne prétends pas suggérer que je pourrais parler au nom du Conseil. La situation qui règle à l'aéroport est de celles qui tendent à s'incruster et, à moins de collaborer avec une autre compagnie, je ne vois guère de solution au problème.

**M. Forrestall:** D'après ce que vous avez dit, vous auriez jamais sollicité ou reçu l'avis du conseiller juridique de la municipalité à ce sujet?

**M. Brown:** Non, monsieur. Je crains sans doute de le lui demander.

**M. Forrestall:** Puis-je poser deux autres questions quelque peu disparates et peut-être sans grand rapport avec le sujet. Vos chauffeurs ou vos voyageurs n'ont-ils jamais été soumis à des vexations de la part de la Gendarmerie royale du Canada, sous prétexte que vos chauffeurs faisaient monter ou descendre leurs clients à l'aéroport? La Gendarmerie royale du Canada est-elle jamais intervenue pour les intercepter et leur dire: «Montez-vous ou descendez-vous? Et que faites-vous?»

## [Text]

**Mr. Brown:** In relation to the Toronto episode—I presume you are following along this line—there was not too long ago. We have commissioners policing the airport as well as the RCMP, and one over-zealous commissioner dragged a customer who had phoned for us out of our car on the upper level, the departure level, and said he could not get a taxicab on that level, that he would have to go downstairs. It was a new taxi driver of mine who permitted this to happen, and he said, "I will see you downstairs, sir", and he went around and pulled in and picked him up and everything was fine. Had it been a regular taxi driver of mine he would not have permitted this, of course, but I think this is an isolated incident.

**Mr. Forrestall:** An isolated incident?

**Mr. Brown:** Oh, definitely. The RCMP do not like our taxicabs parking there and soliciting there. My drivers do it and I caution them against it and I insist that they do not cause trouble, and I say, "If there are all sorts of franchise taxis lined up there, do not go in there and cause trouble, but if there are none of them there, then fine, go ahead and do your best."

**Mr. Forrestall:** I have one final question, Mr. Brown. I will come back again to make sure I understand your position correctly. You would not favour the extension of permits to do business in the municipality of Richmond to other municipalities. You believe that you could provide the type of service that might be required in terms of additional metered taxi service. I gather in all your conversations you were talking in terms of metered taxi service?

**Mr. Brown:** Yes.

**Mr. Forrestall:** As opposed to...

**Mr. Brown:** At this point, due to the fact that the other type of thing is only a...

**Mr. Forrestall:** And that you would oppose the broad concept of a common stand where cabs which were taking fares to the airport could wait until they were fed through a line in the hopes of picking up a fare back to Vancouver, Richmond, New Westminster or any of the municipalities involved?

**Mr. Brown:** Yes, I would oppose that, sir.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

## [Interpretation]

**M. Brown:** En ce qui concerne l'épisode de Toronto—je suppose que c'est à cela que vous pensez—il y a eu, en effet, des interventions de ce genre. Nous avons des commissaires qui surveillent l'aéroport, de concert avec la Gendarmerie royale du Canada. Un commissaire trop zélé a tiré hors de la voiture un client qui nous avait téléphoné de l'étage supérieur, l'étage des départs, disant qu'il ne pouvait obtenir un taxi à cet étage et qu'il devait aller en bas. C'est un de mes nouveaux chauffeurs qui a permis cela. Il a répondu: «Je vous attendrai en bas, monsieur» Il a fait demi-tour, s'est rangé le long du trottoir, a fait monter son client et tout s'est bien passé. S'il s'était agi d'un de mes chauffeurs ordinaires, cela ne serait certainement pas arrivé. Je pense toutefois que c'est là un incident isolé.

**M. Forrestall:** Un incident isolé?

**M. Brown:** Oh, sans aucun doute. La Gendarmerie royale n'aime pas voir nos taxis stationner là et relancer le client. Mes chauffeurs le font et je les mets en garde contre cela en les suppliant de ne provoquer aucune difficulté. Je leur dis «S'il y a là une file de taxis de la concession, n'y allez pas. Je ne veux pas d'histoire S'il n'y en a pas, allez-y et débrouillez-vous.»

**M. Forrestall:** J'ai une dernière question à vous poser, monsieur Brown. J'y reviendrais pour m'assurer que j'ai bien compris votre position. Vous n'approuveriez sans doute pas l'extension de permis autorisant les courses entre la municipalité de Richmond et d'autres municipalités? Vous croyez pouvoir assurer les services nécessaires même si l'on réclamait un service supplémentaire de taxis à compteur. Si j'ai bien compris, dans toutes vos conversations, c'est d'un service de taxis à compteur que vous parlez?

**M. Brown:** Oui.

**M. Forrestall:** Par opposition à...

**M. Brown:** Eh bien, étant donné que l'autre genre de service est simplement un...

**M. Forrestall:** Et d'une manière générale, vous n'approuvez pas l'idée d'un stationnement commun où les taxis qui assurent les courses à l'aéroport pourraient attendre d'être appelés par une ligne dans l'espoir de récolter un retour à Vancouver, Richmond, New Westminster ou toute autre municipalité des environs?

**M. Brown:** Oui, c'est une chose que je désapprouve, monsieur.

**Le président:** Monsieur Benjamin a la parole.

## Texte]

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman and Mr. Brown, may I just follow up first on the licensing. Have there been any discussions or attempts made by your company and companies in other municipalities to discuss with municipalities the whole business of reciprocal licensing?

**Mr. Brown:** There has been, I believe, some discussion in the lower Mainland about a joint licensing area. It is in effect in one area in trucking, where they have a municipal plate which covers all the lower Mainland. As far as the other licensed areas are concerned, it is still in the discussion stage as far as I know, but this is under regional provincial government sponsorship.

**Mr. Benjamin:** You would not like the municipality of Richmond to license cabs or give permits to cabs from other municipalities to pick up at the airport. However, what would you think about a reciprocal arrangement whereby if, for example, Richmond municipality licensed a limited number of cabs from New Westminster to operate from the airport, and in turn New Westminster municipality issued you so many permits for X number of cabs to operate two or three from a very good stand or location in New Westminster on a reciprocal basis as between other municipalities, how does that sort of an arrangement strike you?

**Mr. Brown:** As being very uneconomical and being very impractical, due to the fact that while Richmond borders on New Westminster it is about 10 miles to the boundary, and between the business area or the central part of Richmond and the boundary there are farms and absolutely no business.

**Mr. Benjamin:** Would it be practical—maybe New Westminster was a bad example—as between Richmond and Vancouver if there was some reciprocal arrangement whereby you could have one, two or three stands downtown in Vancouver and in turn two or three Vancouver companies could have licences from the Richmond municipality to operate from the airport?

**Mr. Brown:** I really do not think it is going to come about because Vancouver is very jealous of its rights in this regard. There was a meeting held in Richmond some time ago and the various licensing authorities were

## [Interprétation]

**M. Benjamin:** Monsieur le président, monsieur Brown, puis-je poursuivre d'abord la question des licences? Votre compagnie et les compagnies des autres municipalités ont-elles déjà discuté ou tenté de discuter avec les municipalités l'ensemble de la question de la réciprocité des licences?

**M. Brown:** Il y a eu, je crois, quelques discussions dans la zone continentale côtière au sujet d'une région à licences mixtes. Il y a une région où ce système est appliqué aux camions. Une plaque d'immatriculation municipale couvre toute la région côtière. Quant aux autres régions sous licence, et pour autant que je sache, on en est toujours au stade des discussions, mais elles se déroulent sous les auspices du gouvernement provincial.

**M. Benjamin:** Vous ne voudriez pas que la municipalité de Richmond accorde des licences aux taxis ou en accorde aux taxis des autres municipalités pour recueillir les passagers à l'aéroport. Toutefois, que penseriez-vous d'un accord réciproque grâce auquel, par exemple, la municipalité de Richmond accorderait des permis en nombre limité aux taxis de New Westminster, qui circuleraient à partir de l'aéroport, alors que, en retour, la municipalité de New Westminster vous accorderait tant de permis pour tant de taxis, qui fonctionneraient au nombre de deux ou trois à partir d'une station très bien située à New Westminster, comme cela se fait entre d'autres municipalités? Que penseriez-vous d'un tel arrangement?

**M. Brown:** Il me paraîtrait très peu économique et très peu pratique, étant donné que, alors même que la municipalité de Richmond est voisine de celle de New Westminster, elle se trouve à environ 10 milles des limites, et qu'entre le secteur des affaires ou la partie centrale de Richmond et les limites, on trouve des fermes et absolument pas d'entreprises d'affaires.

**M. Benjamin:** L'arrangement serait-il pratique—l'exemple de New Westminster étant mal choisi—entre Richmond et Vancouver? Il pourrait y avoir un arrangement réciproque grâce auquel une, deux ou trois stations existeraient dans le centre-ville de Vancouver, tandis que deux ou trois compagnies de Vancouver obtiendraient des permis de la municipalité de Richmond pour faire le transport à partir de l'aéroport?

**M. Brown:** Je ne pense pas, vraiment, que cela se produise, car Vancouver est une ville très jalouse de ses droits à ce sujet. Il y a quelque temps, une réunion a eu lieu à Richmond, et les diverses autorités qui délivrent

## [Text]

there, including the DOT, the Vancouver Licence Inspector and staff, the Richmond Licence Inspector and staff and some of the members of the Council of Richmond. This was discussed at that time but the Vancouver licence people were not interested in this at all.

## [Interpretation]

des permis étaient présentes, y compris les représentants du ministère des Transports, l'inspecteur des permis de Vancouver et son personnel, l'inspecteur des permis de Richmond et son personnel, et des membres du Conseil municipal de Richmond. La question a alors été discutée, mais les autorités qui délivrent des permis à Vancouver n'étaient pas du tout intéressées.

**Mr. Benjamin:** I have the impression that you feel that the whole business of tendering for this exclusive franchise was not conducted in an open enough manner in the sense that there was not awareness about it.

**Mr. Brown:** It was not opened up at all, sir.

**Mr. Benjamin:** And the fact it was extended for a further 10 years without any public notice.

**Mr. Brown:** There was no notice of any description. I have a letter at home from a Cabinet Minister who states that he talked to the Cabinet Minister in charge of Transport, who promised that I would get a chance to bid when it came open for bids, but I do not know that this holds any water.

**Mr. Benjamin:** How long ago was this 10-year period signed?

**Mr. Brown:** I believe it was two years ago, when the new terminal opened.

**Mr. Benjamin:** It has approximately another eight years to run, then?

**Mr. Brown:** Something in that vicinity.

**Mr. Benjamin:** I presume you are interested in the taxi end only, you are not interested in the limousine and bus end of it.

**Mr. Brown:** If it was open for bids I would bid for the bus-limo business, certainly.

**Mr. Benjamin:** Separately from taxi?

**Mr. Brown:** Yes.

**Mr. Benjamin:** Would you do it all in one tender, all three modes?

**Mr. Brown:** I would do it all in one tender but I would perhaps explain that I would not close the taxi stand. It would be open to any Richmond-licensed taxi, which is my personal feeling.

**Mr. Benjamin:** You only have 14 cabs. If you were to successfully tender for the fran-

**M. Benjamin:** J'ai l'impression que, selon vous, l'affaire des soumissions pour cette concession n'a pas été menée assez ouvertement en ce sens qu'on n'était pas au courant de la chose.

**M. Brown:** Monsieur le président, rien n'a transpiré.

**M. Benjamin:** En outre, la concession a été prolongée de 10 ans, sans qu'aucun avis ne soit donné publiquement.

**M. Brown:** Il n'y a eu d'avis d'aucune genre. J'ai à la maison une lettre provenant d'un ministre qui prétend s'être entretenu avec le ministre chargé des Transports, qui a promis que j'aurais la chance de présenter une soumission lorsqu'on ferait des appels, mais j'ignore si cela tient debout.

**M. Benjamin:** Quand cette concession pour une période de 10 ans a-t-elle été signée?

**M. Brown:** Il y a deux ans, je pense, lors de l'ouverture du nouveau terminus.

**M. Benjamin:** Elle sera en vigueur pendant encore huit ans, alors?

**M. Brown:** A peu près.

**M. Benjamin:** J'imagine que vous ne vous intéressez qu'à la question du taxi et non pas à celle de la limousine ou de l'autobus?

**M. Brown:** Si on faisait des appels, je présenterais une soumission pour le service autobus-limousine, cela ne fait aucun doute.

**M. Benjamin:** Indépendamment du taxi?

**M. Brown:** Oui.

**M. Benjamin:** Présenteriez-vous une seule soumission pour les trois modes de transport?

**M. Brown:** Oui, dans une seule soumission mais j'expliquerai peut-être que je ne fermerais pas la station de taxis. J'ai l'impression personnellement, que l'appel s'adresserait à tous les propriétaires de taxis de Richmond ayant un permis.

**M. Benjamin:** Vous n'avez que 14 voitures. Si vous étiez le soumissionnaire choisi pour la

## [Texte]

This presently held by MacLure you would obviously have to acquire a large number of additional cabs, plus some limousines and plus some buses, would you not? This would be a fairly large capital outlay. It would take a few years to recover it.

**Mr. Brown:** Yes.

**Mr. Benjamin:** How long do you feel, if you were the successful tenderer, that the contract should run?

**Mr. Brown:** I think 10 years is a good period.

**Mr. Benjamin:** Then, you are not objecting to the length of the contract presently held, you are just objecting to the fact that you did not have an opportunity to tender on it?

**Mr. Brown:** Yes, that is correct.

**Mr. Benjamin:** Has there been any indication from municipalities that they would be prepared to amend their bylaws in the event the Committee would recommend—and this is a big if—a common stand. Again we are getting into the bit about reciprocal licensing.

**Mr. Brown:** I do not think it would be as much perhaps amend their bylaw as change the policy. They may have to amend it to give a permit to some other licensed cab, but certainly as far as Richmond goes they are already prepared for it and it would be a change of policy.

**Mr. Benjamin:** How do you feel about a common stand for cabs that deliver passengers only, one or more passengers to the airport, where they may stand and wait from whatever company they are, and from whatever municipality?

**Mr. Brown:** I think it is an awful thing to ask. I think the Toronto taxis are sticking their necks out. They want everything and give the Mississauga cabs nothing. They will not give up rights in Toronto to let them drop off at the bus depot and then load back to Mississauga or Timbuktu, if he wants to go there.

**Mr. Benjamin:** This common stand idea was being thought of, this would only be in the sense to try to eliminate some deadheading problem?

**Mr. Brown:** Yes, it is very nice for a person who is making 30 to 35 cents a mile to eliminate some more and get a higher return on

## [Interprétation]

concession que détient actuellement MacLure, vous auriez évidemment, à vous procurer un grand nombre de voitures additionnelles, ainsi que des limousines et des autobus. N'est-ce pas? Cela demanderait une mise de fonds assez considérable? Il vous faudrait plusieurs années pour rentrer dans vos fonds.

**Mr. Brown:** Oui.

**Mr. Benjamin:** A votre avis, si vous étiez le soumissionnaire choisi, quelle devrait être la durée du contrat?

**Mr. Brown:** Je pense qu'une période de dix ans serait appropriée.

**Mr. Benjamin:** Vous protestez donc, non pas à cause de la durée du contrat actuel, mais parce que vous n'avez pas eu la possibilité de faire une soumission pour ce contrat?

**Mr. Brown:** Oui, c'est exact.

**Mr. Benjamin:** Les municipalités ont-elles indiqué qu'elles seraient disposées à modifier leurs règlements si le comité recommandait —c'est seulement une hypothèse—une station commune. Nous voici revenus à la question des licences réciproques.

**Mr. Brown:** Je ne crois pas qu'il s'agisse tellement d'une modification des règlements que d'une nouvelle politique. Il leur faudrait la modifier de façon à accorder un permis à une autre compagnie de taxi titulaire de licence, mais en ce qui concerne Richmond, la municipalité y est déjà disposée, et modifierait sa politique.

**Mr. Benjamin:** Que pensez-vous d'une station commune pour les taxis qui ne transportent que des passagers, un ou plusieurs passagers, vers l'aéroport, et qui pourraient y stationner et attendre, quelle que soit la compagnie à laquelle ils appartiennent et la municipalité d'où ils viennent?

**Mr. Brown:** Je crois que c'est là une requête terrible. Je crois que les taxis de Toronto adoptent une attitude dangereuse. Ils veulent tout garder et ne rien donner aux taxis de Mississauga. Ils ne veulent pas leur donner le droit à Toronto de déposer des passagers au terminus des autobus et ensuite d'en prendre pour Mississauga ou...Timbouctou.

**Mr. Benjamin:** On a envisagé cette idée d'une station commune, dont le but serait d'essayer d'éliminer en partie le problème des retours à vide.

**Mr. Brown:** Oui, c'est parfait pour celui qui gagne 30 à 35 cents le mille d'éliminer les autres et d'augmenter son bénéfice, et de

## [Text]

his money, and let the local taxi that is working as I am on 22 to 25 cents a mile, have to deadhead so far back to a municipality. They are not giving me anything in return.

**Mr. Benjamin:** You have a high percentage of deadheading from the airport out but you go in loaded?

**Mr. Brown:** Yes.

**Mr. Benjamin:** You do not send any empty cabs in; so you have a high ratio of deadheading outbound, but does not the exclusive franchise holder also have a high percentage of inbound deadheading?

**Mr. Brown:** That is correct, sir. He has quite a problem in this regard. Early in the morning he has to pick up outside and take people in and there are very few flights in the morning. Then, in the afternoon he has to send them out and bring them back in. This is why I suggest that the Vancouver licensed cabs would make much more money in Vancouver and Richmond would benefit from this.

**Mr. Benjamin:** Can a taxi company refuse to accept a call, refuse to accept business?

**Mr. Brown:** Oh, yes.

**Mr. Benjamin:** It is easy to say that Vancouver cabs could do better in Vancouver, but if somebody calls a Vancouver cab to take them to the airport, the guy has to pick them up, does he not? Then he is going to have to deadhead, is that right?

**Mr. Brown:** As a matter of fact, the cab will be very happy to pick him up, because he has only got to deadhead three miles and then he is back in his own licensed areas.

**Mr. Benjamin:** Similarly, if somebody in Vancouver phone you to come and pick them up and take them to the airport?

**Mr. Brown:** Happy to do it, sir, happy to do it, it is all business.

**Mr. Benjamin:** So, if you do that you have an empty run into Vancouver.

**Mr. Brown:** Well, if I am lucky I may have one in town.

**Mr. Benjamin:** Right. Then you do not have any deadheading back here, the airport is in your municipality?

## [Interpretation]

forcer le taxi d'une petite localité qui gagne, comme moi, 22 à 25 cents le mille, à retourner à vide jusqu'à sa municipalité lointaine. Ils ne me donnent rien en échange.

**M. Benjamin:** Votre pourcentage de retour à vide de l'aéroport est élevé, mais vous y ammenez des passagers?

**M. Brown:** Oui.

**M. Benjamin:** Vous n'y envoyez pas de taxis vides. Vous avez donc un fort pourcentage de voyages sans passagers pour le retour. Le titulaire de la concession exclusive n'a-t-il pas aussi un fort pourcentage de voyages à vide dans l'autre sens?

**M. Brown:** Oui, monsieur. Il a des difficultés à cet égard. Au début de la matinée, il faut prendre des passagers en dehors de sa zone et les emmener à l'aéroport, et les vols sont peu nombreux le matin. Puis, l'après-midi, il doit envoyer ses taxis pour ramener les passagers. C'est pourquoi je pense que les taxis détenant une licence de Vancouver gagneraient beaucoup plus à Vancouver et ceux de Richmond y gagneraient aussi.

**M. Benjamin:** Une compagnie de taxis peut-elle refuser un passager...refuser un voyage?

**M. Brown:** Mais oui.

**M. Benjamin:** Il est facile de dire que les taxis de Vancouver gagneraient davantage à Vancouver, mais si quelqu'un demande à un taxi de Vancouver de l'emmener à l'aéroport, il faut que le chauffeur accepte, n'est-ce pas? Et ensuite il lui faudra revenir à vide, n'est-ce pas?

**M. Brown:** En réalité, le taxi sera très content de le faire, car il n'a que trois miles à parcourir sans chargement pour se trouver de retour dans la zone où s'applique sa licence.

**M. Benjamin:** De même, si quelqu'un vous téléphonait de venir le chercher à Vancouver pour l'emmener à l'aéroport?

**M. Brown:** Je le ferais volontier, monsieur, volontiers. Cela fait partie du travail.

**M. Benjamin:** Alors, si vous le faites, vous allez à vide à Vancouver.

**M. Brown:** Ma foi, je peux avoir la chance de trouver un passager en ville.

**M. Benjamin:** C'est vrai. Et en ce cas vous n'avez pas à revenir à vide, puisque l'aéroport est dans votre municipalité.

## Texte]

**Mr. Brown:** That is correct, sir, and we have quite a bit of that business, thank goodness. This puts me up into the 22 to 25 cents a mile range.

**Mr. Benjamin:** Is not this deadheading a bit of a six of one, half dozen of the other situation?

**Mr. Brown:** That is correct, sir. This is why I suggested that the revenue per mile is the way you can arrive at Montreal, Toronto, Vancouver, and actually find out which cabs are the most lucrative cabs and which is the best business, and you can relate everyone to his revenue. I am sure you will find Mississauga—I do not know what their mileage rates are—but I am sure you will find them much lower than Toronto.

**Mr. Benjamin:** Does the Vancouver transit system maintain a regular bus schedule out to the airport?

**Mr. Brown:** B.C. Hydro has public buses that go out there, yes.

**Mr. Benjamin:** You do not know what their schedule is, how often they go?

**Mr. Brown:** About a half hour service.

**Mr. Benjamin:** Every half hour?

**Mr. Brown:** Yes, sir.

**Mr. Benjamin:** I guess that is all, Mr. Chairman, my other questions have been asked, so I will pass for now.

**The Chairman:** Mr. Peddle?

**Mr. Peddle:** Yes. Mr. Brown, as a pugnacious Irishman, and by your own description you describe yourself as a stubborn Scotsman as opposed to a volatile Frenchman, it interests me that you say at one point you were hell-bent on getting an action taken against you. Just as a matter of interest, how long did you sustain this effort, and did your whole fleet move in or just one cab? Tell us about it. Did a Donnybrook develop or what happened to make you change your mind, because I notice now you are advising your men not to go in. Have you mellowed or what?

**Mr. Brown:** As a matter of fact, it is not a case of mellowing, sir, it is just a case of too much snow on the roof and I cannot get the steam up any more.

## [Interprétation]

**M. Brown:** C'est exact, monsieur, et nous avons pas mal d'affaires de ce genre, grâce à Dieu. Cela me porte au taux de 22 à 25 cents le mille.

**M. Benjamin:** Mais ce problème des voyages à vide n'est-il pas un peu du genre blanc bonnet blanc?

**M. Brown:** Oui, monsieur. C'est pourquoi j'ai dit que c'est le revenu par mille à Montréal, à Toronto ou à Vancouver qui permet d'établir avec précision quelles compagnies de taxi rapportent le plus, font plus d'affaires, et de tout relier à ce revenu. Je suis certain que vous trouverez que les revenus à Mississauga —j'ignore quel est leur tarif par mille—sont bien plus bas que ceux de Toronto.

**M. Benjamin:** Le réseau des transports en commun de Vancouver a-t-il un service régulier d'autobus vers l'aéroport?

**M. Brown:** Oui, la B.C. Hydro a des autobus qui s'y rendent.

**M. Benjamin:** Vous ne connaissez pas leur horaire? Quelle est la fréquence de ce service?

**M. Brown:** Environ toutes les demi-heures.

**M. Benjamin:** Toutes les demi-heures?

**M. Brown:** Oui, monsieur.

**M. Benjamin:** Je crois que ce sera tout, monsieur le président. On a déjà posé les autres questions qui m'intéressaient, et j'ai donc terminé pour le moment.

**Le président:** Je donne la parole à M. Peddle.

**M. Peddle:** Monsieur Brown, en tant qu'Irlandais combattif—vous vous êtes dépeint comme un Écossais obstiné opposé à un Français étourdi—je tiens à dire qu'à un moment donné vous avez tout fait pour qu'on institue des poursuites contre vous. Au fait, combien de temps avez-vous soutenu cet effort et est-ce tout votre parc de taxis qui y participait, ou une seule voiture? Racontez-nous cela. Y a-t-il eu un coup de torchon, ou quelque chose qui vous ait fait changer d'idée? Je remarque que maintenant vous dites à vos hommes de ne pas y aller. Auriez-vous mis de l'eau dans votre vin, ou quoi?

**M. Brown:** En réalité, ce n'est pas cela, monsieur, c'est tout simplement qu'il y a trop de neige sur le toit et que je ne peux plus pousser les feux.

## [Text]

**Mr. Peddle:** Well, seriously, I notice that you say some of the Vancouver cabs who horned in at the airport, who did not have a licence—your municipality took action against them?

## [Interpretation]

**M. Peddle:** Bon, pour parler sérieusement, j'ai remarqué que, selon vous, certains taxis de Vancouver qui ont réussi à se glisser à l'aéroport, qui n'avaient pas de licences, ont été l'objet de poursuites de la municipalité, n'est-ce pas?

**Mr. Brown:** The RCMP at the airport, sir.

**Mr. Peddle:** Not your municipality?

**Mr. Brown:** It was done under the municipal bylaw, I believe, but it was the RCMP at the airport.

**Mr. Peddle:** Yes, but it seems strange now that the airport licence that this Vancouver company has seems to satisfy your municipality. They do not have to be licensed by your municipality, is that right?

**Mr. Brown:** Oh, yes, they are. All the vehicles are licensed by the Richmond municipality as well as the Vancouver municipality, as well as Victoria under the PUC regulations.

**Mr. Peddle:** Including the Vancouver airline limousines?

**Mr. Brown:** Yes, sir.

**Mr. Peddle:** They are also licensed in Richmond?

**Mr. Brown:** I believe so.

**Mr. Benjamin:** It is an interesting point.

**Mr. Brown:** I am not positive about the limousines, but I certainly know that the taxicabs hold a Vancouver licence and a Richmond permit.

**Mr. Peddle:** Yes. I have another question. I understand now there are three categories of service at the airport: metered taxis, limousines and buses?

**Mr. Brown:** Right.

**Mr. Peddle:** You mentioned that you would be interested in the limousine business and you quoted a figure of \$1.75 to \$2 for any point in Vancouver.

**Mr. Brown:** Correct.

**Mr. Peddle:** Do you know what the present limousine fee is?

**Mr. Brown:** I believe it is \$1.75 to a set destination in Vancouver.

**M. Brown:** C'est la Gendarmerie royale à l'aéroport qui est intervenue.

**M. Peddle:** Ce n'est pas votre municipalité?

**M. Brown:** Cela a été fait en vertu des règlements de la municipalité, je crois, mais par la Gendarmerie royale à l'aéroport.

**M. Peddle:** Oui, mais il me semble bizarre maintenant que les licences pour l'aéroport de cette compagnie de Vancouver semblent satisfaire votre municipalité. Il n'est donc pas nécessaire qu'elle ait une licence de votre municipalité?

**M. Brown:** Certainement, il le faut. Tous les véhicules en question ont une licence de la municipalité de Richmond et aussi de celle de Vancouver, et de celle de Victoria, conformément aux règlements PUC.

**M. Peddle:** Cela s'applique-t-il aussi aux limousines de Vancouver qui font le service de l'aéroport?

**M. Brown:** Oui, monsieur.

**M. Peddle:** Ils sont titulaires d'une licence de Richmond?

**M. Brown:** Je le crois.

**M. Benjamin:** C'est intéressant.

**M. Brown:** Je ne sais pas au juste pour les limousines mais je suis certain que les taxis détiennent une licence de Vancouver et un permis de Richmond.

**M. Peddle:** Bien. Je voudrais poser une autre question. Sauf erreur, il y a à l'aéroport trois catégories de service: les taxis à compteur, les limousines et les autobus?

**M. Brown:** C'est exact.

**M. Peddle:** Vous avez dit que vous aimeriez vous lancer dans le service de limousines et vous avez indiqué un chiffre de \$1.75 à \$2 jusqu'à n'importe quel point à Vancouver.

**M. Brown:** C'est exact.

**M. Peddle:** Connaissez-vous le tarif actuel des limousines?

**M. Brown:** Je crois que leur tarif est de \$1.75 jusqu'à un point déterminé à Vancouver.

## Texte]

**Mr. Peddle:** That would be the same as a us, because you mention that bus fare is 1.75.

**Mr. Brown:** That is correct.

**Mr. Peddle:** Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Brown:** Would you like to know about his Donnybrook? The present franchise holders were not in business at that time and I do not think it will hurt them any.

**Mr. Peddle:** Oh, there was a Donnybrook?

**Mr. Brown:** There was. I would just like to set the record straight, that while being a stubborn Scotsman, my father was a sheep-stealing Irishman or his mother was a sheep-stealing Irishwoman, a Fraser from Ireland. So I want to get it straight.

Our whole fleet moved in there and we were boxed off. The municipal authorities came out to the airport. The airport manager jumped up and down and we had a Donnybrook. Nothing came of it, except I was severely chastised and my lawyer said, "Cool it." Sometimes one should go by advice perhaps, and sometimes one should not, but we never followed up on it.

**Mr. Peddle:** Well, that is the real reason you gave up your efforts to get a ticket?

**Mr. Brown:** Right. He suggested that it might be too difficult to get one this way; I might wind up losing my licences.

**Mr. Peddle:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Howe?

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, Mr. Brown made one comment with regard to the fact that if he was allowed to participate in this type of business he would be able to uniform his drivers. Did you not say something in that regard?

**Mr. Brown:** Sir, just prior to the new airport being opened I was really endeavouring to get an opportunity to bid on the franchise. We put new cars on the road and we had the drivers in charcoal blazers and grey slacks, shirts, ties, the whole bit. The company shared the cost with the driver for the uniforms. We had numerous compliments on it. Then we got the letter and we thought, well, what is the sense of doing this, and we have not been able to afford it, quite honestly,

## [Interprétation]

**M. Peddle:** Le tarif est le même que celui des autobus, puisque vous avez dit que le tarif des autobus est de \$1.75.

**M. Brown:** C'est exact.

**M. Peddle:** J'ai terminé, monsieur le président.

**M. Brown:** Voulez-vous que je vous parle du «coup de torchon»? Les titulaires de la concession actuelle n'y étaient pas à l'époque, et je ne crois pas que cela puisse leur nuire.

**M. Peddle:** Oh, il y a donc eu un coup de torchon?

**M. Brown:** Effectivement. Je voudrais mettre la chose au point car si je suis un Écossais obstiné, mon père était un Irlandais voleur de moutons, ou sa mère était une Irlandaise voleuse de moutons, une Fraser d'Irlande. Je veux mettre les choses au point.

Tout notre parc de taxis s'est présenté, et on nous a chassés. Les autorités municipales sont venues à l'aéroport. Le directeur de l'aéroport a fait du chambard et il y a eu un coup de torchon. Mais il a été sans conséquences, sauf que j'ai été sévèrement puni et que mon avocat m'a dit de «laisser tomber». Parfois on doit suivre des conseils, et parfois pas. En tout cas, nous n'y avons donné aucune suite.

**M. Peddle:** C'est donc pourquoi vous avez abandonné vos efforts.

**M. Brown:** Oui, monsieur. L'avocat m'a dit que ce serait là un moyen trop difficile, et qui pourrait aboutir à la perte de mes licences.

**M. Peddle:** Merci.

**Le président:** Je donne la parole à M. Howe.

**M. Howe:** Monsieur le président, M. Brown a dit que si l'on acceptait qu'il entre dans ce genre d'affaires il pourrait mettre ses chauffeurs en uniforme. N'est-ce pas ce que vous avez dit?

**M. Brown:** Monsieur, peu avant l'ouverture du nouvel aéroport, je me suis vraiment démené pour être admis à faire une soumission en vue d'obtenir la concession. Nous avons augmenté le nombre des taxis, mis nos chauffeurs en blazers noirs et pantalons, chemises et cravates grises, tout le tra-la-la. La compagnie partageait avec le chauffeur les frais d'uniformes. On nous a fait beaucoup de compliments pour cela. Puis, nous avons reçu la lettre, et nous avons conclu que cela ne

## [Text]

since. But we stuck our neck out and that is why I will not get paid off until next year.

## [Interpretation]

valait pas la peine et, pour dire vrai, nous n'avons pas pu continuer de faire ces frais. Mais nous avons couru le risque et c'est pour quoi je n'aurai pas tout payé avant l'année prochain.

**Mr. Howe:** Well this is one of the things that I feel is important at an international airport.

**Mr. Brown:** Right.

**Mr. Howe:** Of course, I do not know too much about the Dorval airport, but I do use Toronto considerably and I notice there is a difference in the appearance of the cars, the drivers of the authorized people at the Toronto airport and the independents that come in.

I think this is important. How much additional would it cost? You said you tried it once. Do you not think that the favourable comments that you got with regard to your drivers was worth the additional cost to maintain that type of service?

**Mr. Brown:** Yes, absolutely, sir. I operate a very loose organization. I try to keep the rules down as much as possible and I try to have the drivers consider themselves as being businessmen, and it is to their benefit to dress well. We attempt to encourage good dress. At the time that I did this, it cost me something in the vicinity of \$300 to \$500 to go through this process, which may not have been much, but for eight cabs at that time it was an overwhelming expense with new cars on the road.

I feel quite certain that if we had an open stand at the airport I would automatically do this again. As long as we did not have to pay that 25 cents we could pass it on.

You made the comparison with Toronto, and once again you are talking about the man who is making a net of 10 per cent on the gross revenue. This covers the cost of uniforms and there are no problems. I make a net of 4 per cent and if I want uniforms I am going down below 4 per cent.

**Mr. Howe:** I still am not of the belief that uniforms are that much more expensive than ordinary clothes.

**Mr. Brown:** It is not to the driver, but only if the company participates in the program, as we did. The cost of the uniform was about \$55 and we paid \$25 toward the cost for

**Mr. Howe:** A mon avis, c'est un détail qui a son importance à un aéroport international.

**Mr. Brown:** C'est exact.

**Mr. Howe:** Bien sûr, je ne connais pas beaucoup l'aéroport de Dorval, mais je me serai beaucoup de celui de Toronto et j'ai remarqué qu'il y a une différence entre l'aspect des voitures et des chauffeurs de la compagnie autorisée à l'aéroport de Toronto et celui des indépendants qui y viennent.

Et, à mon avis, le chose est importante. A combien s'élèveraient les frais additionnels? Vous en avez déjà fait l'essai, avez-vous dit? Ne croyez-vous pas qu'en raison de la satisfaction qu'on a manifestée à l'égard de vos chauffeurs, il valait la peine de faire ces frais additionnels pour maintenir ce genre de service?

**Mr. Brown:** Certainement, monsieur. L'administration de mon entreprise est loin d'être rigide. Dans la mesure du possible, je limite le nombre des règles et je m'efforce d'amener les chauffeurs à se considérer comme des hommes d'affaires. Il est à leur avantage d'être convenablement vêtus, ce que nous cherchons à encourager. Lorsque j'ai fait cet essai, cela m'a coûté entre \$300 et \$500, ce qui n'est peut-être pas beaucoup, mais pour huit voitures, cela représente une jolie somme, d'autant plus que nous avions mis des voitures neuves en service.

Je suis à peu près certain que si nous avions un poste à l'aéroport, je répéterais l'expérience. Pourvu que nous n'ayons pas à payer ces 25 cents, nous pourrions passer les frais au client.

Vous avez fait un rapprochement avec Toronto et, de nouveau, vous parlez de celui qui fait un bénéfice net de 10 p. 100 sur le revenu brut. Cela paie les uniformes et il n'y a pas de problèmes. Mon bénéfice net est de 4 p. 100 et, si je veux des uniformes, il sera inférieur à ce chiffre.

**Mr. Howe:** Je ne suis pas encore convaincu que la différence entre le prix des uniformes et celui des vêtements ordinaires soit aussi grande que cela.

**Mr. Brown:** Pas pour le chauffeur, mais seulement si la compagnie partage les frais, comme ce fut notre cas. Le prix de l'uniforme était d'environ \$55 et nous avons fourni \$25

## [Texte]

regular drivers and \$10 toward the cost for part-time drivers, and it was a very presentable outfit. It had a little flap on the pocket here that could come out and it said Coral Cabs Ltd., or you could tuck it in and you had a very presentable sports outfit that some of the drivers took home and never wore to work.

**Mr. Howe:** That was a disciplinary matter for you to clear up, sir.

**Mr. Brown:** I certainly encouraged them to get the thing back on or else they would lose their \$25, so they did. But then they would say it was in the cleaners, and they wore it very seldom. One fellow still wears it out as his good outfit.

**Mr. Howe:** But could not this be an expense in regard to your income tax?

**Mr. Brown:** Correct, sir, and this would reduce my net to something under 4 per cent, because you know every expense comes off the net eventually and you can go only so far.

**Mr. Howe:** You mean the income tax department would not allow you to write this off?

**Mr. Brown:** Yes, but it would mean a less gross profit which, after paying income tax, would result in less net profit.

**Mr. Howe:** Goodwill and better appearance form a tremendous sales item with regard to taxi cabs. We have seen this deteriorate in many cities to such an extent that many people are afraid to ride in them.

**Mr. Brown:** I agree wholeheartedly, sir.

**Mr. Howe:** Our national railroads have done the same thing in downgrading their service, so that many people who would use them do not use them.

**Mr. Brown:** This is quite true sir, but if you are talking for example about the limousines, there is no problem. You just add this on to the cost of the fare. You apply for an increase in your fare and that is it. No problems. But in the taxi-cab industry, where the rates are set and where they are very competitive and where people really do get good value for their dollar in a taxi cab, and where the profit is so small, there is no way of getting around this, sir.

## [Interprétation]

aux chauffeurs réguliers et \$10 aux chauffeurs à temps partiel, et l'uniforme paraissait bien, je dois le dire. La poche avait un revers sur lequel on lisait *Coral Cabs Ltd.*, revers qui pouvait être escamoté laissant une tenue sport très présentable que certains chauffeurs ont apportée à la maison et n'ont jamais revêtue pour le travail.

**Mr. Howe:** Vous aviez là un problème de discipline à régler, monsieur.

**Mr. Brown:** Je les ai certes encouragés à s'en servir sous peine de perdre leurs \$25, alors ils ont obtempéré. Plus tard, ils disaient que l'uniforme était chez le nettoyeur, et ils ne le portaient que rarement. Un chauffeur s'en sert encore comme tenue de ville.

**Mr. Howe:** Ne pourriez-vous pas déduire cette dépense aux fins de l'impôt sur le revenu?

**Mr. Brown:** Oui, monsieur, mais mon bénéfice net serait réduit à moins de 4 p. 100, car, vous ne l'ignorez pas, toute dépense doit en fin de compte être soustraite du bénéfice net, qui n'est pas illimité.

**Mr. Howe:** Voulez-vous dire que la direction de l'impôt sur le revenu ne vous permettrait pas d'amortir cette dépense?

**Mr. Brown:** Oui, mais le bénéfice brut serait en conséquence moins élevé, ce qui, après le paiement de l'impôt sur le revenu, se traduirait par un bénéfice net moins élevé.

**Mr. Howe:** Lorsqu'il s'agit de voitures de louage, la bonne volonté et l'apparence favorisent beaucoup les affaires. La situation sous ce rapport s'est tellement détériorée dans bon nombre de villes que les gens ont peur de prendre une voiture.

**Mr. Brown:** Je suis pleinement d'accord avec vous, monsieur.

**Mr. Howe:** Nos chemins de fer nationaux ont aussi dégradé leurs services, de sorte que bon nombre de gens n'y voyagent plus.

**Mr. Brown:** C'est juste, monsieur, mais s'il s'agit des limousines, il n'y a pas de problème. Vous ajoutez cela au prix du voyage. Vous demandez l'autorisation de hausser le tarif et le tour est joué. Pas de difficulté. Lorsqu'il s'agit de voitures de louage, où les taux sont fixes, où la concurrence est grande, où le client obtient vraiment une juste contrepartie pour sa dépense et où les bénéfices sont faibles, il n'y a aucune solution, monsieur.

## [Text]

**Mr. Howe:** You figure that there would be enough additional revenue, if you had the use of this airport facility, that you could raise the standard, put the uniforms back on, have newer cabs and everything like that. This would clean up a lot of your problems.

**Mr. Brown:** Yes, sir, it would. It would then permit me to get a greater gross which would probably result in a very small decrease in net if anything, but a greater gross, and this of course is what you are after. I have half the fleet sitting on the lot on Monday, Tuesday and Wednesday at nights because I cannot go out to the airport. If these cars were working—I am still paying insurance and depreciation on the cars, and I would love to have them working.

**Mr. Howe:** Of course there again we get into the tender system. If it was the open competitive tender that you figure it should be, there would no doubt be somebody who would put in a tender lower than economically feasible, and he might get the job.

**Mr. Brown:** That is correct, sir, and the DOT would soon learn about it and would soon have to increase the fares for that party so that it was economically possible for him to have a first-rate service. I would never attempt to cut rates in order to get the contract.

**Mr. Howe:** In this situation the tenderer would have to go along with the tender for two years, as happened in the Post Office Department, before he could possibly get any increase.

**Mr. Brown:** My original tender, if I tendered, would allow for this, and the cost of uniforms would be included in the original tender. If it was not the lowest, it would certainly be the highest quality tender, sir. You can always buy cheaper somewhere else. Is that not what they say?

**Mr. Howe:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Horner.

**Mr. Horner:** I have a couple of questions, Mr. Brown. First of all, Canada is a really big country, stretching from sea to sea, 4,500 miles or so, and planes fly from airport to airport, but people move really from business to pleasure or from door to door.

I understand the City of Vancouver is studying some sort of rail system, monorail or otherwise. Do you not think that in that study they would include the airport?

## [Interpretation]

**M. Howe:** Selon vous, si vous pouviez avoir un poste à l'aéroport, votre revenu supplémentaire serait suffisant pour vous permettre d'améliorer le service, d'exiger le port de l'uniforme, d'avoir des voitures neuves, et ainsi de suite. Bon nombre de vos problèmes seraient réglés.

**M. Brown:** En effet, monsieur. Mon revenu brut serait plus élevé tandis que mon revenu net serait peut-être un peu plus faible, mais mon revenu brut serait plus élevé et c'est ce qui compte. Les lundis, mardis et mercredis, la moitié de mes voitures sont inactives le soir parce que je ne peux pas aller à l'aéroport. J'ai des frais d'assurance et de dépréciation à payer à l'égard de ces voitures et j'aimerais bien qu'elles rapportent.

**M. Howe:** De nouveau, c'est la question du régime des appels d'offres qui est en cause. S'il s'agissait d'un appel d'offres non restreint, comme ce devrait être le cas selon vous, sans doute quelqu'un ferait-il une soumission inférieure à un prix rentable et il obtiendrait le contrat.

**M. Brown:** C'est juste, monsieur, et le ministère des Transports l'apprendrait bientôt et il lui faudrait permettre à l'intéressé d'augmenter son tarif afin d'être en mesure de fournir un service de premier ordre. Je ne chercherais jamais à couper les taux pour obtenir le contrat.

**M. Howe:** En pareil cas, le soumissionnaire serait obligé de s'en tenir aux conditions de son offre pendant deux ans, comme cela s'est produit au ministère des Postes, avant d'obtenir l'autorisation d'augmenter son tarif.

**M. Brown:** Mon offre initiale, s'il en était, en tiendrait compte, et le coût des uniformes serait compris. Faute peut-être de constituer la soumission la moins élevée, ce serait sûrement celle qui offrirait la plus grande qualité, monsieur. On peut toujours acheter à meilleur marché ailleurs. N'est-ce pas ce qu'on dit?

**M. Howe:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Horner.

**M. Horner:** J'ai quelques questions, monsieur Brown. Tout d'abord, le Canada est, en vérité, un pays très vaste, 4,500 milles environ, et les avions volent d'un aéroport à l'autre, mais les gens vont de leurs affaires à leurs distractions ou de porte à porte.

Sauf erreur, Vancouver songerait à quelque système ferroviaire, un monorail ou autre chose. Selon vous, un tel système ne comprendrait-il pas l'aéroport?

## [Texte]

**Mr. Brown:** Yes, sir. Actually the monorail is suggested to go over or under the new crossing at the foot of Granville Street somewhere and to follow a right of way which is presently in use, the CPR right of way through Marpole, through Kerrisdale. The land is already provided for, and it could fit along this area.

For someone in the East End, I do not think the monorail would serve any useful purpose, to stop off at some station and get a taxi.

**Mr. Horner:** But it would still handle the bulk of the traffic.

**Mr. Brown:** Absolutely sir. It would move the mass of people from downtown to the mass of people in town, and then look at your problems.

**Mr. Horner:** How far along is the Vancouver study on this, to your knowledge? Is it tentative, or have they done more than that?

**Mr. Brown:** I think it is a little way away. They move quite slowly here. We are still trying to...

**Mr. Horner:** I thought with the new mayor you would move very fast.

**Mr. Brown:** They are finally changing Georgia Viaduct, sir.

**Mr. Horner:** All right, let us leave the monorail for a minute. Have you considered the question of direct line telephones in the airport being of any advantage to the Richmond cabs?

**Mr. Brown:** They may be of some. I said earlier that they would be of no value. However, they may be of some value. Certainly our customers would know where they are and we usually make provision for picking our customers up at a set location on the upper level where it does not interfere and cause trouble with the franchise operator on the lower level. We feel that it is much easier to come in on the upper level and pick up our passenger and leave without causing a foofaraw at the airport. I would like to see that word transcribed.

**Mr. Horner:** They will probably manage it. I have no further questions right now, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to thank Mr. Horner, too, for help-

## [Interprétation]

**M. Brown:** Oui, monsieur. En réalité, le monorail passerait sur ou sous la nouvelle traverse au pied de la rue Granville et suivrait l'emprise présentement utilisée par le Canadien Pacifique en passant par Marpole et Kerrisdale. Le terrain est déjà prévu et le monorail pourrait contourner cette région.

Pour ceux qui habitent l'est de la ville, je ne crois pas que le monorail soit très utile; il leur faudrait en descendre à quelque station et prendre un taxi.

**M. Horner:** Le monorail n'en absorberait pas moins le gros du trafic.

**M. Brown:** Certainement, monsieur. Il amènerait en ville une foule de gens qui viendraient grossir la foule de gens qu'on y trouve déjà, et alors quels problèmes!

**M. Horner:** Autant que vous sachiez, ou en est rendue l'étude du projet de Vancouver? Est-ce provisoire, ou est-on plus avancé que cela?

**M. Brown:** Le travail n'est qu'à ses débuts, je crois. Nous avançons lentement ici. Nous tentons encore...

**M. Horner:** Je croyais que sous la direction de votre nouveau maire, les choses iraient très vite.

**M. Brown:** On s'occupe finalement de changer le viaduc de Georgia, monsieur.

**M. Horner:** Très bien, abandonnons un instant la question du monorail. Pensez-vous que des lignes téléphoniques directes entre l'aéroport et Richmond Cabs seraient utiles?

**M. Brown:** Peut-être. Plus tôt, j'ai dit que non, mais peut-être le seraient-elles. Nos clients sauraient sûrement où elles se trouvent et habituellement nous nous entendons pour cueillir nos clients à un endroit déterminé au niveau supérieur où cela ne nuit pas au détenteur de permis au niveau inférieur. Nous sommes d'avis qu'il est beaucoup plus facile d'emprunter la rampe supérieure, de cueillir notre voyageur et de partir sans créer de charivari à l'aéroport. J'aimerais voir ce mot dans la transcription.

**M. Horner:** Le sténographe s'en tirera probablement. Je n'ai pas d'autres questions pour le moment, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Pringle.

**M. Pringle:** Merci, monsieur le président. Je veux aussi remercier M. Horner de m'avoir

## [Text]

ing me out. Some of my questioning was along his line. However, I would like to get back to your suggestion with regard to home delivery, we will call it, for passengers, instead of moving a mass of people from one area to another area where they would be in more difficulty with regard to dispatching automobiles. Since we are here studying ground transportation to airports, as well as listening and hearing of any incidental problems that relate to existing transportation to airports, I was glad to hear you say that the service was good at the airport, and I am sure it is. I have certainly never really known of any specifics to say otherwise.

Do you refer to this service as being good with regard to the availability at the airport, or is it good with regard to the delivery of passengers to their ultimate destinations?

**Mr. Brown:** That is a difficult question. I may say that I think it is good in that the forms of transportation are there. I think if somebody is taking a bus into town and he goes to the airport terminal and he wants to go to a specific hotel, he would have to get a taxi there and go beyond; therefore, he would change vehicles. For example, my suggestion on this limo-taxi, or whatever you want to call it, that it would be a home-to-home service, anybody that I have suggested it to—and these have been people in the transportation industry, airline people, I even received a very favourable hearing from Mr. Hurst when I told him about it, although the bid never came open—all agree that it is so simple, so direct, and so pleasant to get in one vehicle, albeit shared, and go more or less directly to their homes. It would be a saving in time and money.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, this seems to be such a—I do not like to say radical—certainly a new approach to ground transportation to and from airports. You say you have discussed this with the Department of Transport officials, airline officials and if I understood you correctly, other transportation people, do you know of any discussions which have taken place with those people now holding franchises with regard to ground transportation at airports? I presume we will have the opportunity, Mr. Chairman, of questioning the people in this regard, but I feel this is a very important concept, if you like, and something that I hope we might be able to explore further because in my opinion it would be of great benefit to the passengers if as you say—I am not questioning you, because it is still hypothetical and you are not

## [Interpretation]

aidé. Certaines de mes questions portaient sur les mêmes points que les siennes. Cependant, je voudrais revenir à votre suggestion touchant le transport à domicile. Pourrait-on dire, pour les voyageurs, au lieu du transport d'un endroit désigné à un autre endroit désigné d'où il serait plus difficile de faire partir des voitures. Puisque nous étudions le transport terrestre aux aéroports et que nous entendons aussi parler des problèmes accessoires des moyens actuels de transport aux aéroports, c'est avec plaisir que je vous ai entendu dire que le service était bon à l'aéroport, et je suis convaincu qu'il l'est. Je ne sais vraiment rien qui puisse démontrer le contraire.

Selon vous, est-il bon du point de vue des voitures disponibles à l'aéroport ou bien du point de vue de transport des voyageurs à leur destination définitive?

**M. Brown:** Cette question est difficile. Elle a du bon, je pense, car elle fait état des modes de transport. Si quelqu'un prend l'autobus en ville, se rend à l'aérogare et veut aller à un hôtel particulier, il devra héler un taxi et parcourir une distance plus grande; il lui faudra donc changer de véhicule. Ainsi, ce service taxi-limousine—peu importe le nom—que je propose l'appeler assurerait un service à domicile. Tous ceux à qui je l'ai proposé—it s'agissait de représentants de l'industrie des transports, de compagnies aériennes—l'ont bien accueilli. J'ai même reçu des commentaires des plus favorables de M. Hurst lorsque je lui en ai parlé, mais il ne m'a jamais fait ouvertement d'offre. Tout le monde s'entend pour dire que c'est très facile, très direct et très agréable de prendre place dans un seul véhicule, même si c'est avec d'autres gens, et de se rendre plus ou moins directement à la maison. Il en résulterait une épargne de temps et d'argent.

**M. Pringle:** Monsieur le président, cette façon d'envisager le transport terrestre à destination et en provenance des aéroports me semble—je n'aime pas dire radicale—certainement nouvelle. Vous dites que vous en avez discuté avec les hauts fonctionnaires du ministère des Transports, des compagnies aériennes et, sauf erreur, avec d'autres autorités en matière de transport. Savez-vous s'il y a eu des pourparlers avec ceux qui détiennent actuellement des concessions pour le transport terrestre aux aéroports? Je suppose, monsieur le président, que nous aurons l'occasion d'interroger les gens à ce sujet, mais je trouve que c'est là un très important concept, si vous voulez, et quelque chose que nous pourrions, j'espère, explorer davantage car, à mon avis, les passagers en retireraient de grands avantages si, comme vous le dites,—je ne vous

## [Texte]

doing it—if it in effect is a saving. Do you get many calls at the present time from the airport to come to the airport and pick up passengers?

**Mr. Brown:** Yes, quite a few.

**Mr. Pringle:** Could you tell me where most of the destinations of these passengers are?

**Mr. Brown:** Mainly the Richmond and Marpole area which is just inside of Vancouver.

**Mr. Pringle:** New Westminster?

**Mr. Brown:** Very few for New Westminster.

**Mr. Pringle:** Would you go as far, so that it would be worthwhile mentioning, as Cloverdale, or Langley or, say, Abbotsford?

**Mr. Brown:** We get trips to there but not telephone calls usually.

**Mr. Pringle:** From the airport.

**Mr. Brown:** Yes, To get back to your first question, if you desire an answer, sir, on the limo, I discussed it with many people starting at the lower echelons in the various airlines and with Mr. Hurst at DOT in Vancouver and it strikes me that the higher in the echelon I got, the more sophisticated the ears became and the more difficult it was for them to comprehend an idea departing from the traditional, if I may say so, sir.

**Mr. Pringle:** I have just a final question, Mr. Chairman. You say now if your cabs go to the airport and there is no lineup of franchise cabs that your men effectively do solicit. Is this legal?

**Mr. Brown:** This is a question that has not been answered yet. We get hassled, if you want that word, and asked to leave even if there are no other franchise cabs there, but normally we do not and we are free to pick up.

**The Chairman:** Mr. Horner on a supplementary question?

**Mr. Horner:** Mr. Brown, one thing that has not been cleared up in my mind although perhaps you have answered it. If this were thrown open for bid and you were the low bidder and received the exclusive franchise,

## [Interprétation]

mets pas en cause puisque ce projet est purement hypothétique—ils pouvaient vraiment réaliser une épargne. Recevez-vous en ce moment beaucoup de demandes de gens que vous devez aller cueillir à l'aéroport?

**Mr. Brown:** Oui, passablement.

**Mr. Pringle:** Pourriez-vous m'indiquer où se rendent la plupart de ces passagers?

**Mr. Brown:** Surtout dans la région de Richmond et de Marpole, qui se trouve juste à l'intérieur de Vancouver.

**Mr. Pringle:** New Westminster?

**Mr. Brown:** Il y en a très peu pour New Westminster.

**Mr. Pringle:** Iriez-vous aussi loin, de sorte qu'il vaudrait la peine de mentionner Cloverdale, Langley ou, par exemple, Abbotsford?

**Mr. Brown:** Nous nous rendons parfois à ces endroits, mais habituellement nous ne recevons pas d'appels téléphoniques.

**Mr. Pringle:** De l'aéroport.

**Mr. Brown:** Oui. Pour revenir à votre première question, si vous voulez une réponse à propos de la limousine, je vous dirai que j'en ai parlé à bien des gens, à commencer par les simples employés des diverses compagnies aériennes et avec M. Hurst, du ministère des Transports, à Vancouver. Ce qui m'a frappé, c'est que le rang des fonctionnaires qui m'écoutaient était élevé, plus ceux-ci devenaient blasés et plus il leur était difficile de saisir un projet non traditionnel, si je puis m'exprimer ainsi.

**Mr. Pringle:** Juste une dernière question, monsieur le président. Vous dites que lorsque vos taxis se rendent maintenant à l'aéroport, vos hommes font effectivement de la sollicitation s'ils n'y trouvent pas une suite de voitures du concessionnaire? Est-ce légal?

**Mr. Brown:** Cette question n'a pas encore reçu de réponse. Nous nous chamaillons, si vous me permettez cette expression, et demandons à partir même si l'y a pas d'autres taxis du concessionnaire, mais d'habitude nous ne le faisons pas et nous sommes libres de prendre des voyageurs.

**Le président:** Monsieur Horner a une question complémentaire à poser.

**Mr. Horner:** Monsieur Brown, il y a un point que je n'ai pas très bien compris, bien que vous l'ayez peut-être expliqué. S'il y avait un appel d'offres à ce sujet, si vous étiez le plus bas soumissionnaire et si la concession vous

## [Text]

would you then take out licences in Vancouver or would you just take out more licences in the Municipality of Richmond? You would have to have more taxis than 14.

**Mr. Brown:** More licences in Richmond, sir.

**Mr. Horner:** Do you fully believe that...

**Mr. Brown:** I would have to in my bid I think. I would approach the Municipality of Richmond and ask for the licences provided I were the successful bidder. I think I would have to cover that.

**Mr. Horner:** You would have to have the assurance that you would be given more licences if your bid were accepted, right?

**Mr. Brown:** This would have to be included in the bid I think, otherwise the DOT could not consider it.

**Mr. Horner:** Fourteen is all you really have wanted for your business right now and you have never really attempted to get more licences?

**Mr. Brown:** Yes, I applied for 4, two years ago. Last year I was granted 2 which brought me up to the 14 and this year I have told my cohort in Richmond Cabs Limited that I am applying for 4 more licences in the current year.

**Mr. Horner:** Could you give us some idea of the relationship of population to licences or does Richmond have a figure and does Vancouver itself have a figure?

**Mr. Brown:** There is no policy set by Council to this effect, no.

**Mr. Horner:** Does Vancouver have a figure?

**Mr. Brown:** Yes, approximately 1,600.

**Mr. Horner:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Brown, do you presently have any formal or some subcontract arrangement with the present franchise holder for additional cars in the event he runs out?

**Mr. Brown:** No formal arrangements, no, sir.

**Mr. Benjamin:** Do you have any informal understanding or arrangements that they call on your first before they call anyone else?

## [Interpretation]

était exclusivement octroyée, vous feriez-vous délivrer des permis à Vancouver ou en demanderiez-vous simplement plus dans la municipalité de Richmond? Il vous faudrait plus que 14 taxis.

**Mr. Brown:** Je demanderais plus de permis à Richmond, monsieur.

**Mr. Horner:** Êtes-vous bien persuadé que...

**Mr. Brown:** Je devrais l'être dans mon offre, je crois. Je m'adresserais à la municipalité de Richmond pour des permis pourvu que je sois l'heureux soumissionnaire. Il faudrait que je remplisse cette condition.

**Mr. Horner:** Vous devriez être certain d'obtenir plus de permis si votre offre était acceptée, n'est-ce pas?

**Mr. Brown:** Il faudrait l'inclure dans l'offre, je pense, car autrement le ministère des Transports ne pourrait pas prendre le cas en considération.

**Mr. Horner:** 14 est le nombre que vous voulez vraiment affectuer à votre commerce actuellement et vous n'avez jamais réellement essayé d'obtenir plus de permis?

**Mr. Brown:** Oui, j'en avais demandé 4, 5 il y a deux ans. L'an passé j'en ai reçu deux, ce qui a monté mon nombre à 14 et cette année j'ai dit à mes gens dans la compagnie Richmond Cabs Limited que je présente une demande pour 4 autres permis durant l'année en cours.

**Mr. Horner:** Pourriez-vous nous donner quelque idée de la population par rapport au nombre de permis? Richmond a-t-il des statistiques et Vancouver lui-même en a-t-il aussi?

**Mr. Brown:** Le Conseil n'a établi aucune politique à cet effet.

**Mr. Horner:** Y a-t-il des chiffres pour Vancouver?

**Mr. Brown:** Oui, 1,600 à peu près.

**Mr. Horner:** Je vous remercie.

**Le président:** M. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Monsieur Brown, avez-vous actuellement quelque entente ou quelque sous-contrat avec celui qui détient maintenant une concession pour des taxis additionnels au cas où il deviendrait à court de voitures?

**Mr. Brown:** Aucune entente officielle, monsieur.

**Mr. Benjamin:** Avez-vous quelque entente ou arrangement officieux prévoyant que ces gens s'adressent tout d'abord à vous avant d'appeler quelque d'autre?

## [Texte]

**Mr. Brown:** No. They do call on us from time to time. I do not know in what order, but I know that Vancouver taxicabs are called also. I think they are aware that we are around there and if one of our cabs is out at the airport he automatically puts a call in when there are no cabs.

**Mr. Benjamin:** Do you or any other cab company have any direct-line phones with the franchise holder?

**Mr. Brown:** No, we do not, sir.

**Mr. Benjamin:** You are obviously, comparatively speaking, a small company.

**Mr. Brown:** Correct.

**Mr. Benjamin:** If you were to move into the full franchise, to be a successful tenderer, you are moving into a big league, realistically do you feel that you are capable and could do this, that you can arrange the financing or would you acquire additional partners?

**Mr. Brown:** I do not think there would be any difficulty. If I had a contract in my grubby little hands and was going to Chrysler Leasing, I think they would be happy to see me.

**Mr. Benjamin:** This would require a fair amount of capital, would it not?

**Mr. Brown:** Yes, it would, sir.

**Mr. Benjamin:** Would you envisage leasing buses and limousines as well as cars?

**Mr. Brown:** No, I think I would probably buy the buses and probably buy the limos, although I am not sure of the financial arrangements. For example, Toronto has lease vehicles changed every six months. I do not know what the financial arrangement is but it could be very good because they have a large volume. They have 130 cars.

**Mr. Benjamin:** I am not trying to question your resources. I do not know anything about your own personal finances and your capital resources or anything else but I am sure you are perfectly aware that you are moving into big leagues when you get into the size of an operation compared to what you have now.

**Mr. Brown:** Right. I have an acre and a half of land out there in Richmond; I have a new office; I have a two-bay repair garage; I

## [Interprétation]

**M. Brown:** Non. Ils font appel à nos services parfois. Je ne saurais dire dans quel ordre, mais je sais que les taxis de Vancouver sont sollicités aussi. Ils savent, je crois, que nous sommes dans les alentours et que si un de nos taxis se trouve à l'aéroport il place automatiquement un appel lorsqu'il n'y a pas de voiture.

**M. Benjamin:** Votre compagnie de taxis ou toute autre a-t-elle une ligne téléphonique directe avec le détenteur de la concession?

**Mr. Brown:** Non monsieur.

**Mr. Benjamin:** Vous avez manifestement une petite compagnie, comparativement parlant.

**Mr. Brown:** C'est vrai.

**Mr. Benjamin:** Si vous deviez obtenir toute la concession, afin de devenir un heureux soumissionnaire il faudrait vous lancer dans une grande entreprise. Croyez-vous que vous soyez vraiment capable de le faire, d'en prévoir le financement ou auriez-vous plus d'associés?

**Mr. Brown:** Je ne crois pas qu'il y aurait des difficultés. Si j'avais un contrat dans mes sales petites mains et que je m'adressais à la Chrysler Leasing, celle-ci serait heureuse de me voir, je pense.

**Mr. Benjamin:** Cela demanderait de gros capitaux, n'est-ce pas?

**Mr. Brown:** Eh oui!

**Mr. Benjamin:** Envisageriez-vous de louer à bail des autobus, des limousines et des voitures?

**Mr. Brown:** Non. J'achèterais probablement les autobus, les limousines bien que je ne saurais dire quels seraient les arrangements financiers. Ainsi, Toronto a loué à bail des véhicules qui sont changés tous les six mois. Je ne connais pas l'entente financière mais elle pourrait s'avérer excellente en raison du grand nombre de voitures. Ces gens en ont 130.

**Mr. Benjamin:** Je n'essaie pas de mettre en doute vos ressources. Je ne connais rien de vos finances personnelles, de vos capitaux ou de toute autre chose, mais je suis certain que vous savez parfaitement que vous vous engagez dans une grande entreprise lorsque vous vous lancez dans une exploitation de cette envergure par rapport à celle que vous opérez actuellement.

**Mr. Brown:** C'est vrai. J'ai un acre et demi de terre à Richmond. J'ai un nouveau bureau, un garage de réparation à deux baies. Mon

## [Text]

have an upstairs of about 1,200 square feet and I have 750 square feet of office space downstairs. Let it come tomorrow, I am ready.

**Mr. Benjamin:** You were mentioning the percentage of gross and percentage of net, would you be prepared to tell this Committee here or tell one or more of us privately whether you make 4 per cent of net or 4 per cent of what?

**Mr. Brown:** It was \$239,000 and some odd revenue in the fiscal year ending June 30, 1969.

**Mr. Benjamin:** So that your net is around \$10,000.

**Mr. Brown:** My gross was \$12,000 something, my net was \$9,000 something.

**Mr. Benjamin:** Your net would be about \$9,600.

**Mr. Brown:** Something like that. Incidentally, if you want my salary, I took \$7,200 out of it. I am not a rich man.

**Mr. Benjamin:** I believe you.

**Mr. Brown:** If I had taken a decent salary it would have been lower.

**Mr. Benjamin:** This is my last question, Mr. Chairman. The next tender is about eight years away?

**Mr. Brown:** Yes, sir.

**Mr. Benjamin:** You are not suggesting that the Committee should recommend that the whole thing be cut off and opened up?

**Mr. Brown:** I am not suggesting anything. I would not presume, sir, but I do not think I can stand another eight years of this. I cannot financially, I do not think.

**Mr. Benjamin:** Are you asking that we consider recommending that the present tender, if it is possible to do so, be limited, shortened up and reopened?

**Mr. Brown:** No, I am not suggesting that, sir. I think I had my opportunity when the new airport was opened up. It was not presented to me; so be it.

**Mr. Benjamin:** Well the fact that it was not presented to you nor anybody else, would this in your opinion be grounds to open it up again?

**Mr. Brown:** Once again, I would not like to presume to suggest that it could be grounds. I

## [Interpretation]

étage supérieur couvre une superficie de 1,200 pieds et j'ai 750 pieds carrés d'espace pour bureau en bas. Que l'affaire se fasse demain et je suis prêt.

**M. Benjamin:** Vous mentionnez le pourcentage brut et le pourcentage net. Seriez-vous prêt à informer le comité ou à dire confidentiellement à l'un ou à plusieurs d'entre nous si vous avez réalisé 4 p. 100 net ou 4 p. 100 de quoi?

**M. Brown:** C'était quelque \$239,000 de revenu l'année financière se terminant 30 juin 1969.

**M. Benjamin:** De sorte que votre revenu net est d'environ \$10,000.

**M. Brown:** Mon revenu brut s'établissait à quelque \$12,000, mon revenu net à quelque \$9,000.

**M. Benjamin:** Votre revenu net serait d'environ \$9,600.

**M. Brown:** A peu près cela. Incidemment, si vous voulez connaître mon salaire, je prends \$7,200 sur ce montant. Je ne suis pas riche.

**M. Benjamin:** Je vous crois.

**M. Brown:** Si j'avais pris un salaire convenable le revenu aurait été plus bas.

**M. Benjamin:** Voici ma dernière question, monsieur le président. La prochaine soumission sera dans environ huit ans?

**M. Brown:** Oui, monsieur.

**M. Benjamin:** Vous ne voulez pas dire que le comité devrait recommander que toute la question soit examinée?

**M. Brown:** Je ne veux rien dire. Mais financièrement, je ne pourrai le supporter encore huit ans.

**M. Benjamin:** Demandez-vous que nous recommandions que cette soumission soit, si possible, limitée et réouverte?

**M. Brown:** Non, ce n'est pas ce que je veux dire. J'en ai eu l'occasion lors de l'ouverture du nouvel aéroport. On ne me l'a pas présentée; qu'il en soit ainsi.

**M. Benjamin:** Le fait qu'elle ne vous ait pas été présentée ni à personne serait-il une raison pour l'ouvrir à nouveau?

**M. Brown:** Une fois de plus, je ne voudrais pas laisser entendre que c'est une raison. Il

## [Texte]

I think it is unfair that a person can be in business for 13 years as I have and not at least have been given the courtesy to have the opportunity to bid. I think my bid was a little radical perhaps. However, the reason I put it forward today was not for Vancouver. I hope that your committee will find it useful in Montreal or Toronto and right across Canada. I think this is a new concept that may be a little departure, but if you are courageous enough to recommend something like this maybe it will be in use 50 years from now instead of coming up ten years.

**Mr. Benjamin:** Would you mind preparing that new concept in writing and sending it to us so we can get it in the next week or two.

**Mr. Brown:** Yes sir, I will.

**Mr. Benjamin:** Well as you are not asking that we consider recommending that this thing be opened up again, what do you think we should do in the meantime over the next eight years? What do you think is an alternative to a chance to retender?

**Mr. Brown:** Well just to go back to what I said the open stand at the airport was for Richmond licensed cabs and I think it is going to be difficult to open it up for tender again. I do not know that I would honestly want to deprive somebody else of what they have received, even if he has only been in business 3 or 4 years here in Vancouver in comparison to my 13. I mean he has a big investment there. I do not want to be unfair.

**Mr. Benjamin:** So for the remainder of this eight years then you would like to see an open stand available for Richmond licensed cabs only?

**Mr. Brown:** Right.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Skoreyko.

**Mr. Skoreyko:** Yes. Mr. Chairman, this is not a question to Mr. Brown, but I would like to ask you, Mr. Chairman, if we are going to have an opportunity to hear Mr. Taylor who is, I understand, the Licence Inspector for Richmond. I hope that we would make time for him this afternoon because there has been discussion about the number of cabs that may be required and the existing number of cabs in operation. Mr. Taylor is here with us today.

**The Chairman:** If you have no questions to Mr. Brown perhaps we could hear Mr. Taylor right away.

## [Interprétation]

est injuste qu'on n'ait pas eu la courtoisie envers une personne qui a été dans les affaires pendant 13 ans comme moi de me permettre de soumissionner. Ma soumission était peut-être un peu radicale mais la raison pour laquelle je la présente aujourd'hui n'est pas pour Vancouver. J'espère que votre comité la trouvera utile à Montréal ou à Toronto et dans tout le Canada. C'est un nouveau concept qui est peut-être une légère dérogation mais si vous êtes assez courageux pour recommander une chose de ce genre, elle sera peut-être utilisée dans 50 ans au lieu de 10 ans.

**Mr. Benjamin:** Pourriez-vous présenter ce nouveau concept par écrit et nous le faire parvenir dans une semaine ou deux?

**Mr. Brown:** Oui, je le ferai.

**Mr. Benjamin:** Étant donné que vous ne demandez pas que nous envisagions que cette chose soit ouverte à nouveau, que pensez-vous que nous devrions faire pendant les 8 prochaines années? Que pensez-vous qui existe comme possibilité de resoumissionner?

**Mr. Brown:** Je reviens à ce que je disais, le stand ouvert de l'aéroport était pour les taxis autorisés de Richmond et il va être difficile de lancer un nouvel appel d'offres. Je ne veux pas priver quelqu'un d'autre de ce qu'il a reçu même s'il n'est dans le métier que depuis 3 ou 4 ans à Vancouver comparé à mes 13 ans. Il a fait de gros investissements et je ne veux pas être injuste.

**Mr. Benjamin:** Ainsi, pour les 8 autres années, vous aimeriez qu'il y ait un stand ouvert uniquement pour les taxis de Richmond?

**Mr. Brown:** Exact.

**Mr. Benjamin:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** M. Skoreyko.

**Mr. Skoreyko:** Oui, monsieur le président, je n'ai pas de question pour M. Brown, mais je voudrais vous demander si nous allons pouvoir entendre M. Taylor qui est l'inspecteur des permis de Richmond. J'espère que nous aurons du temps pour lui cet après-midi car il y a eu une discussion sur le nombre de taxis nécessaires et le nombre actuellement en exploitation. M. Taylor est ici avec nous aujourd'hui.

**Le président:** Si vous n'avez aucune question pour M. Brown, nous pourrions entendre M. Taylor immédiatement.

[Text]

**Mr. Peddle:** Could I have one short question?

**The Chairman:** Yes, Mr. Peddle.

**Mr. Peddle:** I just want to get the relationship of the airport. In what direction does the airport lie to the city? Is it North, East, West or South?

**Mr. Brown:** South.

**Mr. Peddle:** What would the furthest easterly point be in the city from the airport?

**Mr. Brown:** It would be 16 or 17 miles, I think.

**Mr. Peddle:** And westerly?

**Mr. Brown:** Westerly, about the same.

**Mr. Peddle:** Do you honestly suggest that you could run a regular cab as a limousine, possibly picking up say just two passengers, one to go 16 miles east, the other 16 miles west...

**Mr. Brown:** No, sir.

**Mr. Peddle:** And pick up \$3.50?

**Mr. Brown:** No, sir. What I am suggesting is that I have a cab that heads West, a cab that heads down the center, and a cab that heads East, I would not ask the passengers to go all the way to one end of the city and then all the way back to the other end in the same cab. This could be handled very easily through dispatching at the airport.

**Mr. Peddle:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Are there any other questions to Mr. Brown? Well, Mr. Brown, we want to thank you for your presentation.

**Mr. Brown:** Thank you very much, gentlemen. Good luck in your endeavours and bonne chance.

**The Chairman:** May I call on Mr. Bob Taylor, who is the Licence Inspector for the Municipality of Richmond. I understand Mr. Taylor has no brief, he is here to answer questions which may be put to him.

Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** I wonder if I could ask Mr. Taylor a question I asked Mr. Brown. What would be the attitude of the Municipality of Richmond with regard to granting licences to cabs licensed in other municipalities to provide service under one formula or another at the airport?

[Interpretation]

**M. Peddle:** Puis-je poser une brève question?

**Le président:** Oui, M. Peddle.

**M. Peddle:** Je voudrais savoir où se trouve l'aéroport par rapport à la ville. Est-ce nord-est, ouest ou sud?

**M. Brown:** Sud.

**M. Peddle:** Quelle serait le point est de la ville le plus éloigné de l'aéroport?

**M. Brown:** 16 ou 17 milles, je pense.

**M. Peddle:** Et à l'ouest?

**M. Brown:** A peu près la même distance.

**M. Peddle:** Voulez-vous dire honnêtement que vous pourriez exploiter régulièrement un taxi comme une limousine pour seulement deux passagers, l'une pour aller à 16 milles à l'est et l'autre 16 milles à l'ouest...

**M. Brown:** Non, monsieur.

**M. Peddle:** \$3.50 de prise en charge?

**M. Brown:** Non, monsieur. Je veux dire que si j'ai un taxi qui va vers l'ouest, un autre vers le centre-ville, et un autre vers l'est, je demanderais pas aux passagers d'aller à un bout de la ville puis à l'autre bout dans le même taxi. On pourrait très facilement faire un triage à l'aéroport.

**M. Peddle:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Y-a-t-il d'autres questions pour M. Brown? Monsieur Brown, nous vous remercions de votre exposé.

**M. Brown:** Merci, messieurs et bonne chance.

**Le président:** Puis-je appeler M. Bob Taylor qui est l'inspecteur des permis de Richmond. Il n'a pas de mémoire à présenter et est ici pour répondre aux questions qu'on pourra lui poser.

Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Puis-je poser à M. Taylor une question que j'ai posée à M. Brown. Quelle serait l'attitude de la municipalité de Richmond quant à la délivrance de permis à des taxis déjà autorisés par d'autres municipalités pour desservir l'aéroport d'une façon ou d'une autre?

## Texte]

Mr. Robert Taylor (Licence Inspector, Municipality of Richmond, B.C.): Mr. Chairman, and gentlemen of the Committee, I could, in answer to your question, give a brief rundown of the rules and regulations under which taxis are licensed in this area. We have a number of licensing authorities and I mean by that various cities and municipalities of the lower mainland area all of which have their own licence authority. The two main ones involved with the airport are the City of Vancouver and the Municipality of Richmond. The Municipality of Richmond is involved because of the fact that the port is situated within the municipality.

Now any business that operates on that port is licensable under the municipality's licensing regulations. The City of Vancouver and the Municipality of Richmond have limited the number of taxi licences that they will issue. Vancouver's by-law stipulates that at no time will the number of taxis licensed in the city exceed a ratio of 1 taxi per 1600 of population. The Municipality of Richmond until last year their ratio, and this was not a set in a by-law, was something like 1 to 1800. The population of the municipality is growing rather rapidly and at the moment your previous witness, Mr. Brown, indicated that the population was something in the neighbourhood of 55,000. It is that at least and perhaps a bit more. There are now 28 taxis licensed in Richmond that are licensed to operate anywhere within the municipality. They can park anywhere in the municipality and solicit business.

In addition to this the franchise dealer at the Vancouver airport which to my understanding is the Vancouver Airline Limousines is the holder of the franchise at the airport. Now the Vancouver Airline Limousines operate a number of buses, a number of limousines and a number of metered taxis. Vancouver Airline Limousines as such own no taxis. They have entered into an agreement of some nature and I leave it to the management of MacLure's taxi and the Richmond Cabs Ltd., which I am sure will be appearing here before your Committee to explain this relationship. Through some agreement they have provided for 68 metered taxis to operate from the airport. Now these 68 taxis are licensed by the Municipality of Richmond to operate from the airport only. They cannot solicit business off the airport. They can pick up a passenger at the airport and take that passenger to any destination within the province. However, if they leave the airport empty they could not come, for instance, to the Skyline Hotel, which is just about a mile from the airport located on Lulu Island, and wait for a

## [Interprétation]

M. Robert Taylor (inspecteur des permis de la municipalité de Richmond): Monsieur le président et messieurs, je vais répondre à vos questions en vous donnant un bref aperçu des règles de délivrance des permis aux taxis dans cette région. Différentes villes et municipalités ont chacune leur bureau de délivrance de permis. Les deux principales intéressées à l'aéroport sont la ville de Vancouver et de Richmond. Cette dernière pour la raison que l'aéroport se trouve dans la municipalité.

Tout commerce opérant sur l'aéroport relève des règlements de permis de la municipalité. Vancouver et Richmond délivrent un nombre limité de permis de taxi. Un décret de Vancouver interdit qu'il y ait plus d'un taxi pour 1,600 habitants. Pour Richmond, ce rapport était de 1,800. La population augmente rapidement et M. Brown indiquait tout à l'heure que la population était d'environ 55,000. Elle est peut-être un peu supérieure. 28 taxis de Richmond ont des permis pour toute la municipalité. Ils peuvent stationner partout et rouler en maraude.

De plus, le concessionnaire de l'aéroport de Vancouver est la Vancouver Airline Limousines. Elle exploite plusieurs autocars, limousines et taxis à taximètre. Elle ne possède en propre aucun taxis. Elle a passé un accord quelconque et je laisse à la direction de MacLure taxi et à Richmond Cabs Ltée qui comparaîtront devant vous le soin de l'expliquer. Par cet accord, 68 taxis sont en exploitation de l'aéroport avec autorisation de la municipalité de Richmond pour l'aéroport uniquement. Ils ne peuvent prendre des clients hors de l'aéroport. Ils peuvent en charger de l'aéroport pour n'importe quelle destination dans la province. Cependant, ils ne peuvent pas, par exemple, aller à l'hôtel Skyline à environ 1 mille de là et situé sur l'île Lulu et attendre des passagers qui voudraient aller à New Westminster ou à Richmond.

[Text]

passenger leaving the Skyline Hotel who wanted to go to New Westminster or to some point within Richmond.

Dan MacLure's taxi, which are the owners of Richmond Cabs Ltd. have 14 cabs that are licensed the same as Mr. Brown's cabs; they are licensed to solicit business anywhere in the municipality. With these 14 cabs they can work anywhere within the Municipality of Richmond, including the airport. Your question was, what would the Municipality of Richmond do if Mr. Brown were given a concession at the airport and required extra taxis?

**Mr. Forrestall:** Not specifically that. My question was directed more, Mr. Taylor, at what the attitude of the Municipality of Richmond would be in terms of granting licences to solicit at the airport, because it is in your municipality and you control the business of soliciting in your municipality of licensed cabs not only from the City of Vancouver but the other approximately 12 or 13 other municipalities or towns or licensing authorities in the greater Vancouver area.

**Mr. Taylor:** The policy we have at the moment is geared to the ground rules that are now in existence at the airport. My understanding of these rules is that no one can solicit business or establish a business on an airport controlled by the Department of Transport unless they have the Department of Transport's permission to do so and this permission is granted in the case of taxis by a franchise, but the businesses allied to the airline industry, the various repair businesses and so on, I do not know how they go about that. However, a taxi company from New Westminster, for instance, cannot come and solicit business at the airport by the Department of Transport ground rules as much as by Richmond's licensing regulations.

[Interpretation]

Dan MacLure taxi, qui est propriétaire de la Richmond Cabs Ltée, a 14 taxis qui ont les mêmes permis que ceux de M. Brown; ils ont le droit de prendre des clients n'importe où dans la municipalité de Richmond y compris l'aéroport. Votre question était: que ferait la municipalité de Richmond si M. Brown obtenait la concession de l'aéroport et demandait des taxis supplémentaires?

**Mr. Forrestall:** Pas exactement. Ma question demandait plus précisément ce que serait l'attitude de la municipalité de Richmond quant à la délivrance de permis pour l'aéroport car il est dans votre municipalité et que vous contrôlez non seulement les taxis de votre municipalité mais aussi ceux venant de Vancouver et de 12 ou 13 autres municipalités ou villes ou bureaux de délivrance de permis dans la région de Vancouver.

**Mr. Taylor:** La politique que nous avons en ce moment est orientée vers les règlements touchant le transport terrestre en vigueur à l'heure actuelle à l'aéroport. Je crois savoir que ces règles stipulent que personne ne peut solliciter la clientèle ou établir une clientèle à un aéroport dirigé par le ministère des Transports, à moins d'avoir obtenu une permission du ministère; celle-ci est accordée dans le cas de taxis ayant obtenu une concession, mais je ne saurais dire ce qui se passe en ce qui concerne les entreprises assimilées à l'industrie, notamment les entreprises de réparation et ainsi de suite. Toutefois, une compagnie de taxi de New Westminster, par exemple, ne peut, en vertu des règlements du ministère des Transports régissant les transports terrestres, solliciter la clientèle à l'aéroport pas plus qu'en vertu des règlements concernant les permis de Richmond.

**Mr. Forrestall:** Je déteste traiter de situations hypothétiques, car est toujours difficile de le faire et ce n'est peut-être pas votre rôle d'anticiper la volonté de votre Conseil ou d'interpréter les rôles et les responsabilités de votre avocat; mais, d'autre part, si le ministère des Transports allait élargir les règles visant le transport terrestre, c'est-à-dire, en faire un grand jeu de balle ouvert, quelle serait alors l'attitude de la municipalité de Richmond vis-à-vis de Vancouver-Nord...

**Mr. Taylor:** I hate to deal in hypothetical situations because it is always difficult and it is perhaps not your role to anticipate the will of your Council or the interpretive roles and responsibilities of your solicitor, but on the other hand, if the Department of Transport were to open up the ground rules, that is, make it a wide open ball game, what then, would be the attitude of the Municipality of Richmond in the terms of North Vancouver...

**Mr. Taylor:** Yes, the Council of the Municipality of Richmond is interested in seeing that the taxi industry is able to provide the

**Mr. Taylor:** Oui, le Conseil de la municipalité de Richmond veille à ce que l'industrie du taxi soit capable de fournir les services qu'on

[Texte]

ervice they are called upon to provide. If the report is opened up, is thrown wide open, is, of course, would have to be considered by the Council and it would require a change in their present policy, but if this is what the Department of Transport feels is necessary in order to provide adequate transportation at the airport, I think the Council would establish a policy under which this could be done.

There is also something that Mr. Brown touched on and that was a form of licensing which was applicable throughout the district as a whole. For the last three or four years and more actively in the last two, there has been a change in the concept of licensing and they are looking toward the regional form of licensing.

**Mr. Forrestall:** Is this at the provincial initiative?

**Mr. Taylor:** It requires the co-operation of the municipalities and the provincial government. The provincial government has to enact the legislation under which such a form of licensing could be administered. The initiative for this is coming from two sources, it is coming from the municipalities through the Union of B.C. Municipalities and it is also coming from the provincial government through the Department of Municipal Affairs. In a regional concept of licensing, the details of which have not been worked out yet and, as you can probably understand, is going to require considerable study because there are a great deal of things involved in this, but if this regional form of licensing comes in, and I am quite certain it will, a lot will depend on what areas of the business are included in this regional form of licensing. However, I have the feeling that surface transportation, the taxi industry if you will, is one of the things that will be involved.

As I said before, the City of Vancouver limits the number of taxis and so does Richmond and there is a reason behind this. Some of the areas do not limit the licences and they are pretty well open and if somebody wants a taxi licence they can go and get one. In these areas, this open policy has caused a great deal of problems and the fact that the City of Vancouver and the Municipality of Richmond are enjoying a fairly quiet industry in so far as taxis are concerned and by quiet I mean trouble free, is due in part to the fact that they have limited the number of licences so that the taxis within that area are able to make a living. Where you have an open area anybody can come and get a taxi licence

[Interprétation]

en attend. Si l'aéroport est ouvert, grand ouvert, le Conseil devrait alors considérer la question; ce qui exigerait une modification de leur politique actuelle; mais si de l'avis du ministère des Transports, cela était nécessaire pour fournir des services de transport suffisants à l'aéroport, le Conseil devrait alors établir une politique permettant ce changement. M. Brown a aussi touché à une question relative à une formule visant l'octroi des permis qui était applicable d'un bout à l'autre du district. Depuis trois ou quatre ans, et plus particulièrement depuis les deux dernières années, on a modifié le concept de l'octroi des permis, on pense maintenant à adopter une formule applicable à la région.

**M. Forrestall:** Est-ce une initiative provinciale?

**M. Taylor:** C'est une initiative qui exige la collaboration des municipalités et du gouvernement provincial. Il incombe au gouvernement provincial d'édicter une loi en vertu de laquelle une telle formule d'octroi des permis pourrait être administrée. Cette initiative émane de deux sources: les municipalités, par l'intermédiaire de l'Union des municipalités de la Colombie-Britannique et le gouvernement provincial, par l'intermédiaire du ministère des Affaires municipales. Un concept régional d'octroi de permis dont les détails n'ont pas encore été mis au point, et, comme vous pouvez probablement le comprendre, va exiger beaucoup d'étude, parce qu'il comporte de nombreux éléments; mais, si cette formule d'octroi de permis à l'échelle régionale est autorisée, et je suis certain qu'elle le sera, beaucoup dépendra du genre d'affaires qui seront comprises dans cette formule d'octroi de permis sur le plan régional. Toutefois, j'ai le sentiment que les transports de surface, soit l'industrie du taxi si vous voulez, est un des éléments qui entreront en ligne de compte.

Je le répète, la ville de Vancouver limite le nombre de taxis comme Richmond, d'ailleurs, et il y a des motifs pour ce faire. Certaines régions ne limitent pas le nombre de permis, ce qui rend le champ assez libre et si quelqu'un veut obtenir un permis pour conduire un taxi, il peut l'obtenir sans difficulté dans ces régions. Cette politique ouverte a causé bien des problèmes et le fait que la ville de Vancouver et la municipalité de Richmond jouissent d'une industrie assez calme en ce qui concerne les taxis et, en disant assez calme, je veux parler d'absence de trouble, est dû en partie au fait qu'elles octroient un nombre limité de permis, de sorte que les taxis de cette région peuvent gagner leur vie. Dans le

## [Text]

it is not long before you find you have more taxis than you have business for and a taxi driver when he finds he is going hungry starts looking for other areas of making money and some of these areas lead to trouble.

If a regional form of licensing comes in, the effects of that, I think, will be that where you have areas that you have more taxis than you have business for, it will tend to open up the area of business to these taxi drivers and they will be able to make a better living. Some of these areas where these taxis are located would not be interested in the airport because it would not be economical for them to come out there, it is too far. Some of them would have to go maybe 30 or 40 miles in order to get to the airport unless they had a fare going out there and I cannot feature their driving 40 miles out to the airport to sit at the airport in the hope that they might get a fare to come back 10 miles, you know. So, I do not think it will affect the service at the airport too much, but it will result in quite a considerable change in the policy of licensing in some of these other areas, principally in Richmond and in Vancouver, because you will suddenly find that you have all the taxis in this region that are licensed to operate in Vancouver, Richmond, the Municipality of Delta or in Burnaby rather than just those that are presently licensed there.

## [Interpretation]

cas où la région est ouverte et où n'importe qui peut obtenir un permis de conduire un taxi, vous constatez en peu de temps qu'il y a plus de taxis que de clients et lorsqu'un chauffeur de taxi commence à avoir faim, il cherche ailleurs un moyen de gagner sa vie, ce qui peut causer des ennuis.

Dans le cas où l'on applique la formule d'octroi de permis sur le plan régional, vous constaterez que dans les régions où il y a plus de taxis que de clients, il y aura tendance à ouvrir la région des affaires à ces chauffeurs de taxi, ce qui leur permettra de mieux gagner leur vie. Certaines de ces régions où sont établis ces taxis ne s'intéressent pas à l'aéroport parce que ce genre d'affaires ne serait pas rentable pour eux, l'aéroport étant trop éloigné. Pour certains, cela voudrait dire des parcours de 30 ou 40 milles pour se rendre à l'aéroport, sauf dans le cas où ils pourraient cueillir un client sur place, et je ne puis imaginer qu'on fasse une course de 40 milles pour se rendre à l'aéroport et pour attendre le client éventuel qui vous demanderait de parcourir 10 milles. Cette politique ne touchera pas beaucoup les services de taxis à l'aéroport, je pense, mais entraînera des changements considérables dans la politique d'octroi des permis dans certaines de ces autres régions, surtout à Richmond et à Vancouver; car, brusquement vous allez constater que tous les taxis de cette région détiennent un permis d'exploitation pour Vancouver, Richmond, la municipalité de Delta ou de Burnaby, au lieu de ceux qui détiennent des permis actuellement dans ces régions.

Toutefois, quelle que soit la politique établie à l'aéroport en vue de répondre aux exigences en matière de transport de surface, vous allez constater, je pense, que le Conseil de Richmond s'intéresse d'abord à ce que ces services de transport soient établis là. Si elle exige une modification de leur politique actuelle, il n'y aura pas de difficulté, je pense, à obtenir une modification dans ce sens. A l'heure actuelle la politique adoptée est orientée pour convenir aux circonstances présentes.

However, whatever policy is established at the airport in order to provide the surface transportation requirements, you will find, I think, that the Council of Richmond is interested first, in seeing that this transportation is there. If it requires a change in their present policy, I do not think there will be any difficulty in getting that change. At the moment the policy they have adopted is geared to fit the circumstances that exist.

**Mr. Forrestall:** Your present policy is based on the principle or the philosophy that what the Department of Transport wishes to do on its own private property is its business in terms of your own licensing.

**Mr. Taylor:** That is right.

**Mr. Forrestall:** In terms of the issuance of permits or any soliciting within the municipality of Richmond, though, that is your special preserve and at the present time there

**Mr. Forrestall:** Votre politique actuelle est fondée sur le principe ou la philosophie que ce que le ministère des Transports veut faire sur sa propre propriété le regarde, en ce qui a trait à l'octroi des permis.

**Mr. Taylor:** C'est exact.

**Mr. Forrestall:** Mais, au sens de la délivrance des permis ou de toute sollicitation faite à l'intérieur de la municipalité de Richmond, c'est votre domaine spécial et à l'heure

## [Texte]

are no intermunicipal arrangements, there are just simply discussions that may at some point in the future lead to a less confusing state.

**Mr. Taylor:** That is right, yes. The system that has been used up until now, worked fine 30 years ago because you had these individual municipalities or little areas of population that businesswise did not act too much outside their boundaries, but with the growth in population and with the change in methods of living, with more urban type of living, the old centralized system of a little pocket here, a little pocket there and a little pocket there is breaking down and there has to be a different concept in licensing. This is why there has been some considerable interest shown in this regional concept of licensing that can be applied to various areas of business which are constantly operating from one municipality to another and this is why I am certain that the taxi industry will be one of those that will be taken into a regional form of licensing.

**Mr. Forrestall:** Thank you, Mr. Taylor.

**The Chairman:** Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Could you give the Committee some idea, Mr. Taylor, when Richmond Cabs Limited were formed and why specifically you, as the licensor for Richmond Municipality, gave them a licence to operate?

**Mr. Taylor:** I cannot give you an exact picture because while I have a pretty fair knowledge of it, I do not think there is anybody who can really pin this thing down for you.

: This goes back a good number of years to a period before I became engaged in licensing. After the end of World War II, a number of servicemen coming out of the services were looking for a means of employment and the taxi industry was one area in which they felt they could make a living and there were a number of individuals licensed in the Municipality of Richmond. As the years went by, these various independent companies began to be bought up by a number of firms. I think Vancouver Airline Limousines and MacLure's Taxi bought some of them and Mr. Brown bought some of them and formed a company, the Coral Cabs, from these cab companies that he bought.

: You asked when Vancouver Airline Limousines became licensed. At one time they were

## [Interprétation]

actuelle, il n'y a aucun arrangement intermunicipal en jeu, vous en êtes tout simplement à l'étape des conversations qui peuvent, à un moment donné, aboutir à une situation moins confuse.

**M. Taylor:** C'est exact. Le régime en vigueur depuis 30 ans a très bien marché parce que ces municipalités, à titre individuel, ou les régions peu peuplées qui, sur le plan des affaires n'ont guère dépassé leurs frontières; mais avec la poussée démographique et les changements qu'ont apportés les modes de vie, avec l'urbanisation, le vieux régime centralisé de petites zones d'exploitation placées ici et là, tend à disparaître pour être remplacé par un concept différent en matière d'octroi de permis. C'est pourquoi on a porté beaucoup d'intérêt à ce concept régional qui peut être appliqué dans les diverses sphères d'activité exploitées constamment d'une municipalité à l'autre. C'est pourquoi je suis certain que l'industrie du taxi sera organisée selon une formule d'octroi de permis à l'échelle régionale.

**M. Forrestall:** Je vous remercie, monsieur Taylor.

**Le président:** Monsieur Horner.

**M. Horner:** Monsieur Taylor, pourriez-vous donner au comité une idée du moment où la Richmond Cabs Limited a été formée et pourquoi vous, en particulier, en qualité d'octroyeur de permis pour la municipalité de Richmond, leur avez-vous octroyé un permis d'exploitation?

**M. Taylor:** Je ne puis vous tracer un tableau complet car, même si je le connais assez bien, personne ne peut réellement vous en rendre responsable, je pense.

Cette histoire remonte à bon nombre d'années, à une époque antérieure à celle où je me suis engagé dans l'octroi des permis. A l'issue de la Deuxième Guerre mondiale, un certain nombre d'anciens combattants licenciés cherchaient de l'emploi et l'industrie du taxi était un domaine qui leur semblait propre à leur permettre de gagner leur vie. Il y avait un certain nombre de particuliers qui détenaient des permis dans la municipalité de Richmond. Au cours des ans, ces diverses compagnies indépendantes commencèrent à passer sous la coupe d'autres firmes. Vancouver Airline Limousines et MacLure's Taxi en ont acheté un certain nombre, je pense, et M. Brown en a acheté aussi pour former une compagnie: la Coral Cabs.

Vous avez demandé quand les Vancouver Airline Limousines ont obtenu leur licence. A

## [Text]

called the Vancouver Airlines Limousines Ltd and then in 1963, I think it was, they reorganized and became known as Vancouver Airlines Limousines (1963) Ltd and, I stand to be corrected on this, they owned a number of Richmond taxis, and it was from this that they got their 14 Richmond taxi licences. They have since reorganized and that portion of their licences is operated under Richmond Cabs Ltd. They are associated with MacLure's Taxi and with Vancouver Airline Limousines, but I could not begin to tell you the exact association.

**Mr. Horner:** Mr. Brown stated that there would be no more licences issued in Richmond Municipality, but there seems to be a pairing off between Richmond Cabs Ltd and Coral Cabs at 14 a piece, and if Coral Cabs applied for and were granted more licences, then...

**Mr. Taylor:** Up until last year there were 24 taxis licensed in Richmond and they were divided pretty equally between Coral Cabs and Richmond Cabs. In 1968, Mr. Brown applied for 4 additional licences and this was followed by an application by Richmond Cabs for 4 licences, which was a total of eight licences. The Municipality of Richmond limits the number of licences that they can issue and at that time the limit was 24. When these applications came in for eight licences, the Council at Richmond was faced with the problem of either saying, "No, these licences are not necessary", or amending their regulations to allow for either all the eight licences or a portion of these eight. The Council, in their wisdom, decided that they did not feel there was room for eight more licences, but there was perhaps room for four more licences and they gave each of the two applicants two of the licences that were available. So this meant then that the limited licences was 28, 14 of which are owned by Coral Cabs and 14 are owned by Richmond Taxi.

**Mr. Horner:** There is no issuing in Richmond of what is called, owner cabs. There is no association of cabs of individual owners?

**Mr. Taylor:** No, the two cab companies that own the licences in Richmond own the actual cars or cabs, they are not driver owned.

**Mr. Horner:** They are not driver owned. You apparently have looked at the contract

## [Interpretation]

un certain moment, la compagnies s'appelait Vancouver Airlines Limousines Ltd, puis, en 1963 je crois, elle a été réorganisée et elle a pris le nom de Vancouver Airlines Limousines (1963). Qu'on me reprenne si je me trompe. Elle détenait un certain nombre de taxis Richmond, et c'est à partir de cela qu'elle a obtenu ses 14 licences pour ces derniers. Une réorganisation a eu lieu depuis et cette partie de l'entreprise est exploitée sous le nom de Richmond Cabs Ltd. Ces derniers se sont associés aux taxis MacLure et aux Vancouver Airline Limousines, mais je ne pourrais pas vous préciser les termes exacts de l'association.

**Mr. Horner:** M. Brown a déclaré qu'on n'accorderait plus de licences à la municipalité de Richmond mais il semble qu'il y ait un mariage entre les Richmond Cabs et les Coral Cabs à raison de 14 chacun et si les Coral Cabs demandaient d'autres licences et qu'elles leur soient accordées, alors...

**Mr. Taylor:** Jusqu'à l'année dernière, il y avait à Richmond 24 taxis possédant une licence et ils se répartissaient assez également entre les Coral Cabs et les Richmond Cabs. En 1968, M. Brown a demandé 4 licences supplémentaires à la suite de quoi les Richmond Cabs en demandèrent 4 aussi ce qui faisait un total de 8 licences. La municipalité de Richmond limite le nombre des licences qu'elle peut délivrer et à cette époque, cette limite était de 24. Lorsque les huit demandes de licence furent déposées, le conseil municipal de Richmond s'est trouvé devant un problème dont la solution consistait soit à dire «Non, ces licences ne sont pas nécessaires», soit à modifier le règlement de façon à permettre l'octroi des huit licences ou d'une partie seulement de celles-ci. Le conseil, dans sa sagesse, a décidé qu'à son avis, il n'y avait pas place pour huit licences supplémentaires mais peut-être pour quatre et il a accordé à chacun des deux requérants deux des licences disponibles. Il s'ensuivait que le nombre limite des licences était porté à 28 dont 14 détenues par les Corals Cabs et 14 par Richmond Taxi.

**Mr. Horner:** Il n'y a pas à Richmond ce qu'on appelle des taxis indépendants. Il n'y a pas d'association de propriétaires de taxis individuels?

**Mr. Taylor:** Non, les deux sociétés détentrices de licences à Richmond sont propriétaires des voitures ou des taxis. Ce ne sont pas les conducteurs qui en sont propriétaires.

**Mr. Horner:** Ce ne sont pas les chauffeurs qui sont propriétaires. Vous avez vu, sem-

## [Texte]

that Vancouver Airline Limousines (1963) Ltd. have with the federal Department of Transport. I will ask you this question, first. Do you believe that MacLure Cabs is owned by Vancouver Airline Limousines? Is this your understanding?

**Mr. Taylor:** No, I do not think MacLure Cabs is owned by Vancouver Airline Limousines. I think perhaps some of the directors of Vancouver Airline Limousines may be directors also of MacLure's Taxi, but I am not sure of that.

**Mr. Horner:** The contract reads that the licensee shall operate the ground transportation services and it goes on to say that if it cannot or does not, it has to have ministerial approval to allow the licensee to bring in an additional taxi concerned and I just paraphrased Section 18 of the contract. Would it then be your understanding that they must have had ministerial approval in order to allow MacLure's to move in and use their licence with the federal Department of Transport?

**Mr. Taylor:** I would not like to comment on what Vancouver Airline Limousines were able to do or were not able to do. They are operating the franchised surface transportation at the airport and I would leave it to the people involved in these two companies to explain how they do it.

**Mr. Horner:** I thought you, as a licensing authority and with some knowledge of the operation...

**Mr. Taylor:** I can tell you who the licences are granted to, for instance, if they are granted to Tom's Taxi who is working for Vancouver Airline Limousines, but I cannot tell you and I cannot comment on whether Vancouver Airline Limousines had ministerial approval for that or not.

**Mr. Horner:** No, I respect your decision, sir. I just thought perhaps if you were knowledgeable, you would comment.

**The Chairman:** Mr. Trudel.

**Mr. Trudel:** My questions have been answered, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** I have just a very brief one, Mr. Chairman and Mr. Taylor. Do you know or would you care to tell the Committee whether or not the Municipal Council of

## [Interprétation]

ble-t-il, le contrat que les Vancouver Airline Limousines (1963) Ltd. ont passé avec le ministère fédéral des Transports. Je vais d'abord vous poser la question suivante. Pensez-vous que les MacLure Cabs sont la propriété des Vancouver Airline Limousines? Est-ce ainsi que vous le comprenez?

**M. Taylor:** Non, je ne crois pas que les Vancouver Airline Limousines soient propriétaires des MacLure Cabs. Je pense que peut-être certains des directeurs des Vancouver Airline Limousines le sont aussi des taxis de MacLure mais je n'en suis pas sûr.

**M. Horner:** Le contrat stipule que le titulaire de la licence devra exploiter les services de transport de surface et il poursuit en disant que si cela lui est impossible ou s'il ne le fait pas, il faut une autorisation ministérielle pour permettre au titulaire de la licence d'introduire un taxi supplémentaire et je ne fais là que paraphraser l'article 18 du contrat. Comprendriez-vous alors qu'il a fallu une autorisation ministérielle pour permettre à MacLure de se mettre à exploiter la licence obtenue au ministère des Transports?

**M. Taylor:** Je ne tiens pas à faire des observations sur ce qu'ont pu faire ou non les Vancouver Airline Limousines. Elles exploitent des moyens de transport de surface en exclusivité à l'aéroport et je laisse le soin aux intéressés des deux sociétés de s'expliquer sur la façon dont elles s'y prennent.

**M. Horner:** Je croyais que vous, en tant qu'autorité délivrant la licence et connaissant plus ou moins l'exploitation...

**M. Taylor:** Je puis vous dire à qui les licences sont accordées, par exemple, si c'est à Tom's Taxi qui travaille pour les Vancouver Airline Limousines, mais je ne peux pas vous dire si les Vancouver Airline Limousines avaient pour cela ou non l'autorisation ministérielle, je ne peux faire aucune observation là-dessus.

**M. Horner:** Non, je respecte votre décision. Je pensais seulement que peut-être si vous étiez bien informé, vous pourriez fournir des explications.

**Le président:** M. Trudel.

**M. Trudel:** On a répondu à mes questions, M. le président.

**Le président:** Mr. Skoberg.

**M. Skoberg:** J'en ai une très courte, M. le président et M. Taylor. Savez-vous ou voudriez-vous dire au comité si oui ou non le conseil municipal de Richmond est intervenu

[Text]

Richmond has made any representation to the Dot in regard to service at the international air base at this time?

**Mr. Taylor:** No, I do not know of any representations the Council may or may not have made. I think they have been in conversation with the Department of Transport on this, but I do not know whether or not they have made any specific representations.

**Mr. Skoberg:** Does your council, the Council of Richmond, believe that there should be preference given to taxi companies within the municipality at the airport, bearing in mind, of course, that the airport just happened to be located in the municipality and is not really serving your municipality only?

**Mr. Taylor:** No, I have not heard any official statement from the Council one way or the other on that. There may be individuals in the Council who have some ideas, but I am not aware of them.

**Mr. Skoberg:** Was your Council aware that these hearings were to be held here?

**Mr. Taylor:** Yes, that is why I am here.

**Mr. Skoberg:** Are you here officially on behalf of the Council?

**Mr. Taylor:** That is right.

**Mr. Skoberg:** Thank you.

**Mr. Taylor:** Mind you, I am not here as a Council spokesman, I am here to hear what goes on at the meeting.

**Mr. Skoberg:** Good enough.

**The Chairman:** Mr. Turner.

**Mr. Turner (London East):** Mr. Chairman and Mr. Taylor, does your licensing department have anything to do with the rate structure?

**Mr. Taylor:** Yes, it does.

**Mr. Turner (London East):** How is this figured out?

**Mr. Taylor:** It has this to do with the rate structure in that the meter rates on taxis are set by by-law and if they are changed it requires an amendment to the by-law or Council approval. The Council sets the meter rates on the taxi by-laws.

In so far as buses and limousines are concerned, when the operators of buses and

[Interpretation]

aujourd'hui du ministère des Transports à propos du service assuré à l'aéroport international actuellement?

**M. Taylor:** Non, pas que je sache. Je crois qu'il y a eu des entretiens avec le ministère des Transports à ce sujet mais je ne sais pas si le conseil a fait des démarches particulières.

**M. Skoberg:** Votre conseil municipal, celui de Richmond, croit-il qu'on devrait donner la préférence à l'aéroport aux compagnies de taxis faisant partie de la municipalité sans perdre de vue, naturellement, qu'il se trouve justement que l'aéroport est situé dans cette municipalité et ne dessert pas en réalité uniquement la vôtre?

**M. Taylor:** Non, je n'ai pas entendu le conseil municipal faire aucune déclaration officielle dans un sens ou dans l'autre. Il se peut qu'il y ait des conseillers qui aient une idée sur la question mais je ne suis pas au courant.

**M. Skoberg:** Votre conseil municipal savait-il que ces audiences devaient avoir lieu ici?

**M. Taylor:** Oui, c'est pourquoi je suis ici.

**M. Skoberg:** Êtes-vous ici officiellement pour représenter le conseil municipal?

**M. Taylor:** C'est cela.

**M. Skoberg:** Merci.

**M. Taylor:** Attention, je ne suis pas ici tant que porte-parole du conseil. Je suis ici pour suivre ce qui se passe à la réunion.

**M. Skoberg:** C'est bien.

**Le président:** M. Turner.

**M. Turner (London-Est):** M. le président et M. Taylor, votre service des licences a-t-il quelque chose à voir avec la structure des tarifs?

**M. Taylor:** Oui.

**M. Turner (London-Est):** Comment la calcule-t-on?

**M. Taylor:** La relation est que les tarifs marqués par les compteurs de taxi sont fixés par un règlement et si on les change, il faut un amendement à ce règlement ou l'autorisation du conseil municipal. Celui-ci fixe les tarifs de compteurs dans le règlement sur les taxis.

Quant aux autobus et aux limousines, lorsque ceux qui les exploitent veulent changer

## [Texte]

limousines wish to change their rates, they make application to the Public Utilities Commission of the Province of British Columbia for a change in rates and they send a copy of that application to the Council of the municipality of Richmond. The Richmond Council has not opposed any amendment upward of the limousine rates or of the bus rates. If the Public Utilities Commission feels through their investigation that these raises are justifiable, the municipal Council does not oppose them.

**Mr. Turner (London East):** Is it not true that when a taxi-cab receives a call, he has no guarantee he is going to have a return trip and, therefore, this is figured out as the basis of the tax structure that goes before your Council?

**Mr. Taylor:** Yes, I would say briefly...

**Mr. Turner (London East):** In other words, the deadheading is taken into account when the rates are settled.

**Mr. Taylor:** When a taxi industry files a rate structure or applies for a change in meter rates, I would assume that the taxi industry has taken into account deadhead time as well as loaded time in setting their rate structure. The meter rates for the City of Vancouver and those for the municipality of Richmond are exactly the same.

**Mr. Turner (London East):** What are those rates?

**Mr. Taylor:** It is 55 cents a flag and 10 cents for every one third of a mile, I think. No, for every one-quarter of a mile, pardon me.

**Mr. Turner (London East):** Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Are there any other questions, gentlemen? Mr. Skoreyko. Mr. Taylor, would you move a little closer to your mike, please? Thank you.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Taylor, as an officer of the Town of Richmond have you had any complaints from anyone, passengers particularly, or any group of business people from your area regarding the present bus and taxi service at the international airport?

**Mr. Taylor:** Yes, prior to the opening of the new terminal we had complaints from people who were getting off arriving aircraft at the airport and whose destination was somewhere in Richmond that they would approach cab stand after cab stand and ask to be taken from the airport to a destination within the

## [Interprétation]

leurs tarifs, ils en font la demande à la Commission des services publics de la province de la Colombie-Britannique et ils envoient une copie de cette demande au conseil municipal de Richmond. Celui-ci ne s'est opposé à aucun amendement en vue d'augmenter les tarifs de limousine ou d'autobus. Si la Commission des services publics estime après enquête que ces augmentations sont justifiées, le conseil municipal ne s'y oppose pas.

**M. Turner (London-Est):** Il n'est pas vrai que lorsqu'un taxi reçoit un appel téléphonique, il n'est pas sûr de trouver un passager pour le retour et, par conséquent, cela est calculé dans la base du barème de tarifs présenté à votre conseil municipal?

**M. Taylor:** Oui, je dirais en bref...

**M. Turner (London-Est):** En d'autres termes, on tient compte du trajet à vide quand on fixe les tarifs.

**M. Taylor:** Lorsqu'une compagnie de taxis dépose un barème de tarifs ou fait une demande de changement des tarifs de taximètre, je suppose qu'elle a tenu compte pour les fixer des heures de trajet à vide tout comme de celles où le taxi est chargé. Les taximètres de Vancouver et ceux de la municipalité de Richmond sont exactement les mêmes.

**M. Turner (London-Est):** Quels sont ces tarifs?

**M. Taylor:** C'est 55 cents de prise en charge et 10 cents par tiers de mille, je crois, non par quart de mille, excusez-moi.

**M. Turner (London-Est):** Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions, messieurs? M. Skoreyko. M. Taylor, voudriez-vous vous rapprocher un peu du micro? Merci.

**M. Skoreyko:** M. Taylor, en tant que fonctionnaire de la ville de Richmond, avez-vous reçu des plaintes, d'usagers en particulier, ou de groupes d'hommes d'affaires de votre région touchant le service des autobus et des taxis tel qu'il est assuré actuellement à l'aéroport international?

**M. Taylor:** Avant l'ouverture du nouveau terminus, nous recevions de gens qui débarquaient d'avions à l'aéroport et dont la destination était quelque part à Richmond des plaintes selon lesquelles ils allaient de terrains de stationnement de taxis en terrains de stationnement de taxis pour demander de se faire

## [Text]

Municipality of Richmond and have trouble getting a taxi. Now, when these complaints were brought to my attention I, in turn, brought them to the attention of the cab company that has the franchise dealership. I find that, and I go along with it, I do not doubt this at all, this is not the policy of the cab company but it is sometimes the policy of the individual driver who feels that if he is taking the person, for instance, to the Skyline Airport Hotel that may be \$1.50, but if he gets a fare that goes down to the Vancouver Hotel, that is a considerably higher fare and he makes more money out of it, naturally he is in business to make as much money as he can, for himself so he is going to prefer the longer trip. However, this is not a policy that has the support of the taxi company involved. Generally speaking, I think if an incident like this is brought to their attention and the individual driver can be pinpointed they do something about it. Since the new terminal has opened there has been obviously some change in policy, I think Mr. Brown has touched on some of this, these complaints have practically disappeared.

## [Interpretation]

conduire de l'aéroport à leur destination à l'intérieur de la municipalité de Richmond et qu'ils avaient des difficultés à obtenir un taxi. Or, lorsque ces plaintes m'ont été transmises, je les ai porté à mon tour à l'attention de la société de taxis qui a la concession exclusive. J'ai découvert que, et j'en conviens je n'en doute nullement, que ce n'est pas la politique de la société de taxis, mais que c'est parfois l'attitude du conducteur particulier que s'il prend une personne, par exemple, pour la conduire à l'hôtel Skyline de l'aéroport, il peut toucher \$1.50, mais s'il accepte une personne qui se rend à l'hôtel Vancouver, il demande un prix beaucoup plus élevé et en retire plus d'argent. Naturellement, il est en affaires pour toucher autant d'argent qu'il le peut pour lui-même en sorte qu'il préférera la course la plus longue. Toutefois, ce n'est pas la politique qu'appuie la société de taxi en cause. En général, je crois que si un incident du genre est porté à son attention et que le conducteur particulier peut être identifié, la société interviendra. Avec l'ouverture du nouveau terminus, il s'est évidemment produit un certain changement dans la politique, et je crois que M. Brown a abordé un peu la question, et ces plaintes sont presque disparues.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Taylor are you satisfied that because again this is the Municipality of Richmond and you being an officer there—are you satisfied with the arrangement where DOT has the authority to licence transportation within your municipality or would you rather have the sole authority for that?

**M. Skoreyko:** Monsieur Taylor, êtes-vous satisfait de ce que, parce que encore une fois il s'agit de la municipalité de Richmond et que vous y êtes un fonctionnaire municipal, êtes-vous satisfait dis-je de l'arrangement selon lequel le ministère des Transports possède l'autorité d'accorder des permis au sein de votre municipalité, ou préféreriez-vous en posséder l'autorité exclusive?

**Mr. Taylor:** No, I think we can work with the Department of Transport. We recognize that the Department of Transport are the operators of the airport and as such they must maintain some semblance of control and they must know what kind of business and who is doing business on the airport. I think the municipality can work with them and I do not think there is any doubt in the minds of the taxi industry that they can work with it, too.

**M. Taylor:** Non, je crois que nous pouvons collaborer avec le ministère des Transports. Nous reconnaissons que le ministère des Transports se charge du fonctionnement de l'aéroport, et à ce titre, il doit conserver un certain semblant de surveillance, et il doit connaître quel genre de commerce se fait à l'aéroport et qui le fait. Je crois que la municipalité peut collaborer avec le ministère et je ne pense pas qu'il existe aucun doute dans l'esprit de l'industrie du taxi qu'elle peut elle aussi collaborer avec lui.

**Mr. Skoreyko:** Tell me, Mr. Taylor, do you have the Richmond police officers working within the confines of the air terminal at all? Are they watching the operation in so far as taxis are concerned so that those which are not licensed, deliver but do not pick up passengers? Do you take some of that responsibility?

**M. Skoreyko:** Dites-moi, M. Taylor, avez-vous des policiers de Richmond qui travaillent à l'intérieur des limites du terminus des avions? Surveillent-ils ce qui s'y passe en ce qui concerne les taxis, en sorte que ceux qui ne possèdent pas de permis peuvent y amener des passagers mais non pas en ramener? Assumez-vous une partie de cette responsabilité?

## [Texte]

**Mr. Taylor:** The Municipality of Richmond does not have its own police force. They are policed by the Royal Canadian Mounted Police.

**Mr. Skoreyko:** Under contract?

**Mr. Taylor:** Under contract to the municipality so to that extent I would say that the municipality has its own police force but they utilize the Royal Canadian Mounted Police and the Royal Canadian Mounted Police have a detachment at the airport. I think they are doing a pretty good job.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Taylor, I realize you are concerned about protecting your licensed cabs in Richmond and under the present arrangement your cabs have the authority to deliver passengers to the International Airport, but under the terms of the existing agreement they do not have the right under DOT regulations, if you like, to pick up passengers. I am asking you specifically whether you have issued any instructions from your office to the Richmond Police Department, or those under contract to you to enforce the law, that if Richmond cabs are not allowed to pick up then neither is anybody else?

**Mr. Taylor:** Yes, we tell the Richmond detachment of the RCMP who the licensed cabs are that are able to pick up and solicit at the airport and I believe the airport management, Mr. Inglis's office, also advise them, gives them the same information. From all I can gather they are policing that pretty closely.

**Mr. Skoreyko:** I have a final question, Mr. Chairman. You enforce the law in so far as taxis coming into the Municipality of Richmond is concerned; that is, taxis from other municipalities delivering passengers into Richmond. You enforce the law very rigidly, I suppose, that a taxi outside of your municipality delivering a passenger has no right to pick up a passenger coming out of Richmond?

**Mr. Taylor:** That is right, yes.

**Mr. Skoreyko:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Charman:** No other questions, gentlemen? If not, we will adjourn until 2 o'clock this afternoon.

We want to thank you very much Mr. Taylor.

## [Interprétation]

**M. Taylor:** La municipalité de Richmond ne possède pas sa propre force de police. Elle a recours à la Gendarmerie royale.

**M. Skoreyko:** En vertu d'un contrat?

**M. Taylor:** En vertu d'un contrat avec la municipalité, en sorte que, dans ce sens, je dirais que la municipalité possède sa propre force de police, mais qu'elle utilise à cette fin la gendarmerie royale et que la Gendarmerie royale a un détachement à l'aéroport. Je crois qu'elle s'acquitte très bien de son mandat.

**M. Skoreyko:** Monsieur Taylor, je constate que vous vous inquiétez de protéger vos taxis détenteurs de permis à Richmond, et en vertu de l'arrangement actuel, vos taxis ont l'autorisation de conduire des passagers à l'aéroport international, mais en vertu des dispositions de l'entente actuelle, ils n'ont pas le droit selon le règlement du ministère des Transports, si vous voulez, d'en ramener des passagers. Je vous demande précisément si vous avez transmis de votre bureau au service de la police de Richmond, ou au service de la police avec lequel vous avez un contrat pour voir à l'applicatcon de la loi, des instructions selon lesquelles si les taxis de Richmond ne peuvent ramener de passagers de l'aéroport, alors personne d'autre ne le peut?

**M. Taylor:** En effet, nous transmettons au détachement de Richmond de la Gendarmerie royale la liste des conducteurs de taxi qui détiennent des permis et qui peuvent prendre et solliciter des passagers à l'aéroport, et je crois que la direction de l'aéroport, le bureau de M. Inglis, en informe également la Gendarmerie et lui fournit les mêmes renseignements. A ma connaissance, la Gendarmerie exerce une surveillance très étroite à ce sujet.

**M. Skoreyko:** Une dernière question, monsieur le président, vous appliquez la loi en ce qui concerne les taxis qui viennent à la municipalité de Richmond; savoir les taxis d'autres municipalités qui y amènent des passagers. Vous appliquez la loi très rigoureusement, je le suppose, en ce sens qu'un taxi de l'extérieur de votre municipalité qui y amène un passager n'a pas le droit d'en ramener un passager?

**M. Taylor:** C'est juste, en effet.

**M. Skoreyko:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Aucune autre question, messieurs? En ce cas, nous levons la séance jusqu'à 2 heures cet après-midi.

Je désire vous remercier vivement, M. Taylor.

## [Text]

This afternoon our first witness will be Mr. Wilson, then we will have the MacLure Taxi Cab, too.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Chairman, who is Mr. Wilson?

**The Chairman:** He is the Chairman, Joint Transport Committee of Greater Vancouver District.

**An hon. Member:** Shall we leave our papers here?

**The Chairman:** Yes, you can leave everything here. The meeting is adjourned.

## AFTERNOON SITTING

Monday, April 13, 1970

**The Chairman:** Gentlemen, we may change our sitting this afternoon to start with. We have Mr. Wilson with us this afternoon. He is the Chairman of the Joint Transport Committee of Greater Vancouver District, and I would like to call upon him now. Would you come forward, Mr. Wilson. I would also like to call Mr. Harry Lash. Mr. Lash is the Director of the Planning Department.

Mr. Wilson does not have a brief but he will give us a little briefing on his views and he will allow the Committee to ask him questions. Mr. Wilson.

**Mr. Helfrieg Wilson (Chairman, Joint Transport Committee of Greater Vancouver District):** Mr. Chairman and members of the Committee, first of all I would like to say how delighted I am to know that you are in our city and that you are primarily concerned with the problem of ground transportation to airports. For many years I served as Chairman of the Airport Board in Vancouver—up until the time it was turned over as a federal operation—so I am also acquainted with the situation at the airport in so far as communication to the core area is concerned.

I must apologize for the fact that greater publicity and awareness of your visit has not been made known in the city. I would say that this is largely due to the fact that our press is not being distributed at the present time. It was based on a phone call this morning from one of your secretaries that I learned of this. Had we had some advance notice I am sure that we could have had a brief available for you for your consideration.

Let me say that the matter of ground transportation in the metropolitan area has been a problem. It is just the same as the major urban areas of the North American continent

## [Interpretation]

Cet après-midi, notre premier témoin sera M. Wilson, suivi également de la société MacLure Taxi Cab.

**M. Skoreyko:** Monsieur le président, qui est M. Wilson?

**Le président:** Il est président du comité mixte des Transports de la région métropolitaine de Vancouver.

**Une voix:** Devons-nous laisser nos documents ici?

**Le président:** En effet, vous pouvez tout laisser ici. La séance est levée.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le lundi 13 avril 1970

**Le président:** Nous pourrions peut-être changer l'horaire de notre réunion cet après-midi, car nous avons avec nous M. Wilson. Il est le président du Comité conjoint des transports du Grand Vancouver. J'aimerais maintenant demander à M. Wilson de venir devant nous ainsi que M. Harry Lash, le directeur du service de planification.

M. Wilson n'ayant pas rédigé d'exposé pourrait nous donner une courte présentation à la suite de laquelle le Comité pourra l'interroger. Monsieur Wilson.

**M. Helfrieg Wilson (président, comité conjoint des Transports du Grand Vancouver):** Monsieur le président et messieurs les membres du Comité. Tout d'abord, j'aimerais dire jusqu'à quel point nous sommes heureux de savoir que vous êtes dans notre ville et que vous êtes surtout préoccupés du problème du transport au sol vers les aéroports. Pendant plusieurs années, j'ai été président de la Commission des aéroports de Vancouver jusqu'au moment où cela est devenu une entreprise fédérale. Donc, je connais la situation à l'aéroport pour ce qui est des communications au cœur même de la ville.

Je dois m'excuser du fait qu'une plus grande publicité de votre visite n'ait pas été faite dans la ville. Cela résulte surtout du fait que nos journaux ne sont pas imprimés à l'heure actuelle. L'annonce de votre visite nous a été faite ce matin par un appel téléphonique par votre secrétaire. Si nous l'avions su d'avance, je suis sûr que nous aurions pu rédiger un mémoire à votre intention.

Permettez-moi de vous dire que la question du transport au sol dans la région métropolitaine a constitué un problème. Ce problème est identique à celui des grandes aggloméra-

## [Texte]

are experiencing. To this end the City Council of Vancouver decided that a study on the role of rapid transit should be considered for this area. However, rather than go it alone, it was recommended to the Greater Vancouver Regional District. The names are different but in effect its function is the same as that of Metropolitan Winnipeg and Metropolitan Toronto. They have set up as a function of the regional district this matter of transportation. In the regional district, in the organization, they took over what was formerly known as the Lower Mainland Regional Planning Board, and this is now the planning arm of the Greater Vancouver Regional District. Mr. Lash, who is present today, I might say is an experienced man in planning and transportation and we secured his services from the Planning Department in Montreal. He was also involved in Toronto when he was a member of the Toronto Transit Planning Committee.

The Regional District then decided that the first step was the appointment of a firm of consultants to present a report on the feasibility and the role of rapid transit. The decision having been made, the provincial government was approached, and this is a joint study. This study was carried out and paid for 50 per cent by the provincial government and 50 per cent by the Greater Vancouver Regional District.

Our problem is the same as that of any other city; getting the people in and out of the core area. I am only going to deal with an area of Vancouver that is tied in with the airport because I believe your terms of reference restrict you to this particular matter. The airport, fortunately, is not too far distant from the core area, it is about six miles as the crow flies, but I can say, Mr. Chairman and gentlemen, that all you have to do is make a trip to the airport, and particularly during the rush hours, and you will realize the problems of getting in and out. You have the base operations of Canadian Pacific Air Lines and you have the big Air Canada service buildings. There are a number of employees occupied in the airport area, so it is not only passengers alone but the number of employees in the area. At the present time they only have one way to get across the north arm of the Fraser River and this, of course, is by the Oak Street bridge.

At the present time—I believe it would be the Department of Transport—they are constructing an additional bridge. That would be the bridge at the foot of Hudson Street that will connect directly with the airport.

## [Interprétation]

tions urbaines du continent nord-américain. A cette fin, le Conseil municipal de Vancouver a décidé qu'une étude sur le rôle du transport rapide devrait être amorcée au sujet de cette région. Toutefois, nous avons demandé, à cet égard, la collaboration de la région du Vancouver métropolitain. Que ce soit des villes différentes, en fait, la situation est la même que pour Winnipeg métropolitain ou Toronto métropolitain dans le domaine des transports. On a établi cette question du transport au nouveau régional. A ce niveau, l'organisation s'est acquise la direction autrefois, de la planification régionale des terres basses qui est devenue l'instrument de planification du district régional du Grand Vancouver. M. Lash, qui est ici aujourd'hui, a de l'expérience dans la planification et le transport, et nous avons obtenu ses services grâce au Service de planification de Montréal. Il s'est également occupé de transport à Toronto lorsqu'il faisait partie du Comité de transport rapide de cette ville.

Le district régional avait alors décidé qu'au départ ou ferait appel à des experts-conseils en vue de rédiger un rapport sur la factibilité et le rôle du transport rapide. La décision ayant été prise, on a donc consulté le gouvernement provincial et il s'agit maintenant d'une étude conjointe. Ce projet a été mené et payé à raison de 50 p. 100 par le gouvernement provincial et de 50 p. 100 par le district régional du Vancouver métropolitain.

Notre problème, comme dans toutes les autres villes, consiste à transporter les gens au cœur et à l'extérieur de la ville. Je ne traiterai que d'un secteur de Vancouver qui est relié à l'aéroport car je crois que votre ordre de renvoi se borne à cette question particulière. Heureusement, l'aéroport ne se trouve pas trop éloigné du centre de la ville, mettons à 6 milles en voie directe. Mais je puis vous dire, monsieur le président et messieurs, qu'il vous suffit de vous rendre vers l'aéroport, particulièrement aux heures de pointe, pour comprendre le problème d'entrer ou de sortir. Là se trouvent les opérations de CP Air et les grands édifices de service d'Air Canada. Un grand nombre d'employés sont engagés dans la région de l'aéroport. Par conséquent, il ne s'agit pas tout simplement des voyageurs mais du nombre d'employés qui se trouvent dans ce secteur. A l'heure actuelle, ils n'ont qu'un seul moyen de traverser la partie nord du Fraser et c'est en empruntant le pont de la rue Oak.

A l'heure actuelle je crois que c'est le ministère des Transports qui construit un autre pont débouchant sur la rue Hudson et donnant directement avec l'aéroport. Il ne fait nul doute que la congestion en sera amoindrie

## [Text]

Undoubtedly this will relieve the pressure considerably because the Oak Street Bridge must take all the traffic coming in on what we call the Deas Tunnel Freeway, and the major portion of your traffic coming up from across the line would come in on the Deas Tunnel Freeway. So, you have terrific traffic from the airport as well as the freeway traffic from a portion of the Fraser Valley and from the border crossing at Blaine. It was proposed by the city that whether it be a bridge or a tunnel, it should make provision for future rapid transit.

This matter was taken up with Mr. Pickersgill when he was the Minister of Transport and it was agreed to. However, after further study by the Department of Transport it was felt that there was a heavily populated residential area to the south of the airport in the municipality of Richmond and that any transit system should tap that area for passengers. As a result of this decision we were notified that the federal government would not make provision for any form of rapid transit on the new Hudson Street crossing.

I might say that our study is underway. The firm of De Lew Cather and Co., which is an internationally-known firm, are currently working on a similar study for the City of Seattle just across the border. They are doing studies in Manchester and Birmingham in England. I believe they are underway at the present time. So, they are a well-known firm in this field. Their report on the feasibility of rapid transit and the role to be played by it over a period of 20 years will be completed about the end of June. To date we have had one interim report and another interim report is due in about three weeks.

I have with me today a copy of the initial interim report, which I think should be made available to your Committee because it indicates at this stage the type of transit and ground transportation that might service the airport. This study is under the direction of a Mr. McCorquodale, whose office is actually in the City of Ottawa, therefore contact would not be difficult. I think that you should be informed as to what is being developed because, as I previously mentioned, the final report is due about the end of June or early in July.

In the report you will find that there are certain areas leading from the core area where the problem exists. There is one from downtown which follows an existing CPR right-of-way which we refer to as the Arbutus Street corridor, but it is a railway right-of-way, and by extending this right-of-way across the north arm of the Fraser River

## [Interpretation]

car le pont de la rue Oak doit soutenir toute la circulation empruntant l'autoroute du tunnel Deas et une circulation très dense provient surtout de cette voie. Par conséquent, depuis l'aéroport et l'autoroute, il existe une circulation très lourde dans la vallée du Fraser ainsi qu'au poste de frontière à Blaine.

La ville a proposé que ce pont ou ce tunnel soit aménagé en vue du transport urbain rapide éventuel.

Cette question a été discutée avec l'honorable M. Pickersgill lorsqu'il était ministre des Transports et elle avait fait l'objet d'un accord. Toutefois, à la suite d'autres études faites par le ministère des Transports, on a estimé qu'il y avait un secteur résidentiel très dense au sud de l'aéroport, dans la municipalité de Richmond et que tout réseau de transport rapide devrait s'alimenter des voyageurs de cette région. A la suite de cette décision, le gouvernement nous a avisés qu'il ne voudrait pas prévoir aucun réseau de transport rapide sur la nouvelle traversée de la rue Hudson.

Je pourrais peut-être vous dire que l'étude est en cours. La société De Leuw Cather and Co., connue à travers le monde, mène une étude semblable pour la ville de Seattle située tout près de la frontière. Cette firme procède aussi présentement à des études à Manchester et à Birmingham en Angleterre. Et par conséquent, cette société est bien connue dans ce domaine. Son rapport sur la faisabilité du transport rapide et de son rôle au cours des 20 prochaines années sera terminé vers la fin de juin. Jusqu'à maintenant nous avons reçu un rapport intérimaire et un autre est attendu d'ici 3 semaines.

J'ai en main un exemplaire du premier rapport intérimaire que votre Comité devrait connaître parce qu'il indique, à l'heure actuelle, le mode de transport rapide au sol qui pourrait desservir l'aéroport. Cette étude se fait sous la direction de M. McCorquodale dont le bureau se trouve à Ottawa. Il ne serait donc pas difficile de s'aboucher avec lui. Vous devriez peut-être savoir ce qu'on élaborerait le rapport définitif est prévu, comme je l'ai mentionné auparavant, vers la fin juin ou au début juillet.

Ce rapport fait état de certains secteurs provenant du centre où existe un problème. Il y en a un à partir du centre-ville empruntant une emprise actuelle du CP connue sous le nom de «corridor de la rue Arbutus», une emprise ferroviaire. En prolongeant cette emprise sur la partie nord du Fraser, on débouche à vrai dire sur l'aéroport. J'ai vu ce

## [Texte]

you are practically at the airport. I have seen the situation at the airport in Tokyo, in Cleveland and in other places where they are turning to rapid transit to service airports, and you have a very similar situation here.

The main question, of course, is that this program will be spread over a period of 20 years. There are approximately four fingers, corridors, extending from the downtown area into the suburban areas and one of them, of course, is the corridor that goes due south from downtown and would contact the airport. However, based on present population figures and people travelling into the downtown hotel area, and so on, at the moment this particular corridor does not receive high priority. Certainly within the 20-year period it is planned as a "must" but under the present circumstances it would not be the first leg.

Let me conclude by referring to what our problem will be—and this is the same problem that confronts everybody—one of financing. We have a statement from the provincial government to the effect that they will pay their share of solving the transportation problem in the urban areas. The only evidence we have of this so far is that they would not deal directly with the City of Vancouver alone, they would not take up individual municipal transit problems, but if this matter became a concern of the regional district they would talk business. This is one reason it was assumed to be—a function of the regional district and, as I say, the provincial government is paying half of this first step study.

When it comes to implementation and construction, we do not know what their proportion of the cost will be, but I would say that if the Department of Transport feels, looking at it from the point of view of air travel, that there was a special need and there was any encouragement that federal funds would be made available to expedite the program, then this particular corridor might be stepped up in the priority.

I think, having given you an outline of what we are doing here, that the rest of the time might be devoted to questions and Mr. Lash and I would be pleased to answer any that we are able to.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Mr. Wilson and Mr. Lash, I would like to compliment you for your ideas. I might add that we have been to Montreal

## [Interprétation]

qui se produit aux aéroports de Tokyo, de Cleveland et à d'autres endroits où l'on s'en remet au transport rapide pour desservir les aéroports, situation qui est analogue ici.

Il s'agit surtout de déterminer, évidemment, que le programme sera réparti sur une période de 20 ans. Il y a environ 4 artères ou corridors qui vont du cœur de la ville vers les régions avoisinantes. L'un se trouve à être, naturellement, le corridor qui va directement vers le sud à partir du cœur de la ville pour rejoindre l'aéroport. D'après les données actuelles, cependant, fondées sur la population et le déplacement des gens vers le centre de la ville, où se trouvent les hôtes et ainsi de suite, ce corridor seul n'est pas actuellement l'objet d'une haute priorité. D'ici 20 ans, bien sûr, il deviendra une nécessité mais, vu les circonstances actuelles, ce ne serait pas là la première étape.

En guise de conclusion, je dirais que notre problème est le même que tous doivent envisager, c'est-à-dire le financement. Une déclaration du gouvernement provincial nous informe qu'il paiera sa quote-part afin de résoudre le problème du transport dans les régions urbaines. La seule preuve que nous en ayons jusqu'à maintenant, c'est qu'il ne voulait pas traiter directement avec la seule ville de Vancouver. Il ne voulait pas aborder chacun des problèmes du transport rapide et que si cela devenait la préoccupation du district régional il s'en occuperait. C'est une des raisons pour lesquelles on a présumé que le rôle de ce gouvernement régional devait être aussi conçu. Je le répète, le gouvernement provincial s'engage à défrayer le coût de la première étude.

Lorsqu'on aboutira à la mise en vigueur et à l'aménagement découlant de cette étude nous ignorons quel en sera le coût mais je dirais que, si le ministère des Transports juge que, du point de vue des voyages aériens, un besoin particulier s'impose et que, s'il existait quelque indice d'encouragement que des fonds de l'État soient affectés à cette fin, on pourrait alors devancer la priorité pour ce corridor.

Vous ayant donné un aperçu de ce qui se passe nous pourrions peut-être maintenant passer à la période des questions et M. Lash et moi-même serions heureux de répondre à toute question dans la mesure de nos connaissances.

**Le président:** Merci. Monsieur Horner.

**M. Horner:** Je voudrais, monsieur Wilson et monsieur Lash, vous féliciter de cette idée. J'ajouterais que nous avons déjà visité Mont-

## [Text]

and Toronto, but you have given us—and I am not saying this as a partisan Westerner in any way—a better look at city planning and more forward-looking thinking than either of the other two cities, and I commend Vancouver for this. Maybe it is because of this built-in right-of-way that you have from the CPR, but in any case you have looked further into the future than either of the other cities, judging from what we have listened to so far.

Having said that—and I notice Mr. Givens is here—I think you are also aware of the fact that the federal government is growing more and more aware of the fact that they must play a bigger role in aiding cities. I think this is becoming a new awareness right across the country. It is a fact that governments build airports so that planes can fly across our country, but with the coming of larger planes the further out the airports are being located, and this creates an added burden on the city. Would you agree with that concept? For example, this new airport in Montreal is 27 miles out and throughout the year it will place an added burden on the establishment of the city to get the passengers to and from there. Would you agree with that concept?

**Mr. Wilson:** Yes, I could go along with that thinking.

**Mr. Horner:** This morning when this question of the CPR right-of-way and the rapid transit system came up it was suggested that this would not help the traffic problems within the City of Vancouver too much because most of the people would be travelling from the airport directly to downtown, and then there would be a conglomerate of cars arriving, wives picking up husbands, and so on, into the downtown area. Surely it is envisioned in your study that there will be dropoffs and pickups, probably as few in number as possible, but there would be dropoffs and pickups all along the road. Am I right in assuming that?

**Mr. Wilson:** That is proposed, yes.

**Mr. Horner:** And with the federal government playing a greater role in the building of airports—aircraft, move people only from airport to airport, not from city to city—do you not think that the federal government should also consider giving assistance to a project such as yours in the future development of the city?

**Mr. Wilson:** I think the way I would answer that would be to say that where there is a

## [Interpretation]

réal et Toronto. Vous nous avez fait preuve—je ne le dis pas à titre de partisan de l'Ouest—d'une meilleure idée et d'une conception plus moderne de la planification urbaine que j'ai pu le constater dans l'une ou l'autre des autres villes que j'ai mentionnées. Encore une fois, je veux féliciter Vancouver. C'est peut-être en raison de cette emprise cédée par le Canadien Pacifique. De toute façon, vous vous êtes penché beaucoup plus sur l'avenir que les deux autres villes, d'après ce que nous avons entendu jusqu'à maintenant. Cela étant dit—je remarque la présence de M. Givens—je crois que vous savez que le gouvernement fédéral devient de plus en plus conscient du fait qu'il doit assumer un rôle plus prépondérant dans l'aide accordée aux villes. C'est une nouvelle prise de conscience dans tout notre pays. C'est un fait que les gouvernements construisent les aéroports et que les avions survolent notre pays. Mais étant donné les avions plus vastes, les aéroports sont construits plus loin des grandes villes, ce qui ajoute à leur fardeau. Êtes-vous d'accord là-dessus? Aussi, le nouvel aéroport de Montréal qui se trouvera à 29 milles de la ville et cela, à la longueur d'année, imposera forcément un fardeau supplémentaire à cause du transport des voyageurs à l'aller et retour de la ville, n'est-ce pas?

**M. Wilson:** Oui, je serais d'accord avec ce que vous dites.

**M. Horner:** Ce matin, quand on a parlé de l'emprise du CP et du réseau de transport rapide, on a dit que cela ne réglerait guère le problème de la circulation dans la ville de Vancouver, car la plupart des gens voyageaient directement de l'aéroport au centre de la ville alors qu'il y aurait toute une suite d'automobiles qui arriveraient, les épouses venant chercher là leurs époux et ainsi de suite. Votre étude prévoit sûrement que les gens arriveront au partant, peut-être le moins possible. Cette activité aura lieu tout le long de la route, n'est-ce pas? Ai-je raison?

**M. Wilson:** Oui, c'est ce que l'on propose.

**M. Horner:** Étant donné que le gouvernement fédéral joue un plus grand rôle dans la construction des aéroports—les avions transportent les gens d'un aéroport à l'autre et non pas d'une ville à l'autre—ne croyez-vous pas qu'il devrait aussi songer à seconder un projet comme le vôtre lorsqu'il s'agit du développement futur d'une ville.

**M. Wilson:** Je dirais que là où le gouvernement fédéral est intéressé, et c'est le cas à

## [Texte]

federal interest, and we have that in Vancouver at both the airport and the National Harbours Board waterfront, I would say there are two things. Where there is a federal interest, a portion of the assistance could be by way of an outright grant to the development, and the other portion would be funds that are made available to a transit authority at a reasonable rate of interest. The big problem today is obtaining the finances by public bond issue, and if they could assist by making money available at low rates, as they are doing in housing with the extension of sewers and water systems, this would help tremendously. Certainly it would speed the day when it becomes a reality.

**Mr. Horner:** I am not going to delay you with too many questions, but one more comes to mind immediately. You suggested that this whole corridor plan has been shelved for perhaps 20 years. I see Mr. Lash shaking his head; perhaps I have assumed something wrong there.

**Mr. Lash:** You misunderstood me.

**Mr. Wilson:** Let me put that straight. It is a 20-year program. Hopefully, having started on the first study, this will be a continuing program and priority has to be given to the different corridors.

**Mr. Horner:** This particular one from the airport would be, you said...

**Mr. Wilson:** It is down the list of priorities, yes. It is not the top of the list.

**Mr. Horner:** I think it is becoming quite evident that Canada's rush into the air age has been—we just build a new terminal; we just get it completed in Toronto, for example, and it is outdated. We just get a system built that we think will handle the traffic and it too is outdated, in Dorval and so on. Do you not think that we really should, as a federal government, move ahead and put your case in the top priority? Would this not put us ahead of the game, rather than always doing piecemeal work to tide us over for the time being and always being a little late rather than being ahead of the game? Would it not save the city money in a long-range planning?

**Mr. Wilson:** Yes, it certainly would. I might add—you are probably aware of this—that within the Department of Transport they have a division, the Urban Transportation Development Division under the directorship of Dr. D. Scrafton, I believe it is. We have been led to believe that where there is a

## [Interprétation]

Vancouver, à l'aéroport ainsi qu'au rivage réglementé par le Conseil des ports nationaux, deux aspects se dégagent. Là où existe un intérêt fédéral une partie de cet intérêt pourrait être une subvention directe pour la mise en valeur et une autre constituerait à mettre à la disposition d'une régie des transports des fonds à un taux raisonnable d'intérêt. Actuellement, le problème capital consiste à obtenir des fonds au moyen de débentures vendues au public. Si le gouvernement fédéral pouvait aider en affectant des fonds à de faibles taux d'intérêt comme il fait pour le logement, en finançant l'aménagement d'égouts et d'aqueducs, cela aiderait énormément. On pourrait ainsi hâter cette réalisation.

**Mr. Horner:** Je ne veux pas vous retarder à cause de trop de questions, mais une autre me vient tout à coup à l'esprit. Vous avez suggéré, n'est-ce pas, que tout ce projet de corridors a été retardé pour peut-être vingt ans. Je vois que M. Lash fait signe que non. Peut-être me suis-je trompé.

**Mr. Lash:** Vous ne m'avez pas compris.

**Mr. Wilson:** Je m'explique. Il s'agit d'un programme de vingt ans. Ayant déjà amorcé la première étude, nous espérons que ce sera un programme continu et la priorité doit être accordée aux divers corridors.

**Mr. Horner:** Oui, mais ce corridor précis même vers l'aéroport, serait, disiez-vous...

**Mr. Wilson:** Oui, c'est la moindre des priorités, non pas la première.

**Mr. Horner:** Il devient de plus en plus évident que le Canada se hâte d'accéder à l'époque de l'air—nous venons d'aménager un nouveau terminus—nous venons d'en terminer un à Toronto lequel est déjà désuet. A mesure que nous aménageons des installations aptes à subvenir à la circulation, elles sont démodées, comme à Dorval et ailleurs. Ne croyez-vous pas, qu'à titre de gouvernement fédéral, nous devrions progresser et donner à votre projet la première priorité. Ne serions-nous pas ainsi à l'avant-garde plutôt que de toujours fractionner nos travaux dans l'entre temps et nous retrouver un peu en retard au lieu d'aller de l'avant? Est-ce que cela n'épargnerait pas d'argent aux villes à la longue?

**Mr. Wilson:** Oui, j'en conviens sûrement. Je pourrais peut-être ajouter que vous êtes conscient du fait qu'il existe au ministère des Transports une direction de la mise en valeur, une division qui s'appelle le Transport des transports urbains, dirigée par M. D. Scrafton, je crois. On nous a laissé entendre que, là

## [Text]

federal interest in the major cities of Canada, funds are going to be made available. To some extent this is going to enable us to proceed with a continuing program. If there are no funds in sight, other than the resources of the municipalities in our urban areas, when we get the first-step report the thing just becomes a dead issue, unless there are funds to enable a continuing program.

**Mr. Horner:** One further question and then I will pass, Mr. Chairman. I was not clear particularly about the Hudson Bridge. You said that the federal government has turned down the providing of facilities for a rapid transit system on that bridge. At what stage of construction or what stage of preliminary study is the Hudson Street Bridge?

**Mr. Wilson:** At the present time we are doing some rezoning to allow for the approaches and the cloverleaf. It is going ahead and there is no delay. But there are no provisions for rapid transit.

When I speak of rapid transit, this could be bus, it could be rail, it could be any transportation having its own right of way.

**Mr. Horner:** This ties in well with the CPR right of way?

**Mr. Wilson:** Yes.

**Mr. Horner:** Could there at a future date be another system to go across the northern arm?

**Mr. Wilson:** There would have been, if it had been designed, no problem.

**Mr. Horner:** But there could also be in future years another place across the north arm?

**Mr. Wilson:** It could be a bridge or tunnel across the north arm, which is possibly a more suitable location for transit than the present proposed bridge.

**Mr. Horner:** It would still tie in to New Westminster to the south as well?

**Mr. Wilson:** No, this would take you—you see, the Oak Street Bridge crosses the north arm of the Fraser at the foot of Oak Street and it comes on to Lulu Island. Then when you turn off at the airport turnoff, you cross another channel on to Sea Island. The airport is located on Sea Island, which is a small island, and the Hudson Street Bridge will go from the mainland at the foot of Hudson Street and join on to Sea Island right at the airport.

## [Interpretation]

où il y a intérêt fédéral dans les principales villes du Canada, des fonds seront mis à leur disposition. Nous pourrons, dans une certaine mesure, nous consacrer à un programme continu. S'il n'y a pas d'autres fonds disponibles sauf les ressources des municipalités situées dans nos régions urbaines, quand nous parviendrons le rapport de la première étape, et tout cela demeure lettre morte à moins qu'il n'y ait des fonds nous permettant de continuer.

**M. Horner:** Une dernière question, monsieur le président, puis je passe la parole à un autre. Je n'ai pas bien saisi la question du pont de la rue Hudson. Vous avez dit que le gouvernement fédéral avait refusé de fournir les installations d'un système de transport rapide sur ce pont. A quelle étape en est la construction ou l'étude préliminaire au sujet de ce pont de la rue Hudson?

**M. Wilson:** A l'heure actuelle, nous établissons un certain rezonage afin de préciser les accès et les boucles routières. Ce projet est en marche et se fait sans retard. On ne prévoit pas toutefois de transport rapide. Lorsqu'il s'agit de transport rapide, on pourrait inclure les autocars, les chemins de fer et tout moyen de transport direct.

**M. Horner:** Cela concorde bien avec l'emprise du CP?

**M. Wilson:** Oui.

**M. Horner:** Pourrait-on éventuellement aménager un autre réseau parcourant la partie nord?

**M. Wilson:** On aurait pu le faire sans peine si on en avait établi le tracé.

**M. Horner:** On pourrait éventuellement aménager un autre accès à la partie nord?

**M. Wilson:** On pourrait songer à un pont ou un tunnel reliant la partie nord et ce serait un emplacement plus propice au transport rapide que le pont proposé à l'heure actuelle.

**M. Horner:** Est-ce que cela relierait quand même New Westminster à la partie sud?

**M. Wilson:** Non. Le pont de la rue Oak traverse la partie nord du Fraser au bout de la rue Oak et débouche ensuite à Lulu Island. Il y a ensuite bifurcation vers la voie de l'aéroport, puis la traversée d'un autre cours d'eau pour arriver à Sea Island. L'aéroport est situé sur Sea Island, une toute petite île, et le pont de la rue Hudson irait de la terre ferme, au bout de la rue Hudson, pour relier l'île Sea Island, à l'aéroport même.

## [Texte]

**Mr. Horner:** Oh, I see.

**The Chairman:** Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Wilson, if I may, something about the problems which may be of a little more concern to us than others. While we deem the business district to Vancouver or the usual destination for passengers from the airport to be somewhat north or in one direction, we also have areas such as Burnaby and New Westminster which are different areas and in different directions from the airport. With regard to rapid transport, what has your study shown as to the appropriate means of moving people in these other directions in order to give them the service which will probably be required, especially when we start unloading 300, 400 and 500 people off a single aircraft?

**Mr. Wilson:** The plan that is shown in the interim report does not show rapid transit going directly to the airport. It is to the east of the airport in this early stage of development. One of the reasons given, of course, is the very point that you have raised, namely that all the passengers arriving are not going into the core area. So if you have rapid transit from the airport to the core area, it does not necessarily follow that the majority of the travelling public would be utilizing rapid transit, because they are going to New Westminster or other parts of the city. For that reason your ground transportation must be fluid enough to get them to where they want to go.

We are going to make a copy of this available to the Chairman so that you can have a look at it. This has not been publicized to date, so it will remain in the confidence of the Committee. However, the proposed destination of the north-south route is east of the airport. It does not go directly into it. It allows for available passenger traffic farther south.

• 1430

**Mr. Pringle:** Thank you. I am glad to hear you say that for no other reason except that it is the first time it has been said, as far as I can tell, at this hearing. I think this is pretty important.

I know, Mr. Wilson, that you have been associated with this airport for many years and you certainly have a great understanding of all the problems involved including those of ground transportation.

There is a serious problem at the present time with regard to ground transportation

## [Interprétation]

**M. Horner:** Oh, je vois.

**Le président:** Monsieur Pringle.

**M. Pringle:** Monsieur le président, je voudrais poser une question à M. Wilson afin de savoir ce qui en est des problèmes qui nous intéressent même davantage. Alors que nous remarquons que le secteur commercial de Vancouver, qui est habituellement, la destination des voyageurs venant de l'aéroport se trouve quelque peu au nord ou vers un seul endroit, il y a aussi d'autres endroits comme Burnaby et New Westminster situés ailleurs et dans des directions différentes. D'après votre étude du transport rapide, qu'avez-vous découvert quant aux moyens efficaces d'achever les gens vers ces autres endroits afin de leur procurer le service dont ils auront sans doute besoin, surtout lorsque 300, 400 ou 500 personnes descendront d'un seul avion?

**M. Wilson:** D'après le plan établi dans la première étude, on ne fait pas état d'un transport rapide allant directement à l'aéroport, mais plutôt à l'est de l'aéroport à ce tout premier stade d'aménagement. Un des motifs, bien entendu, découle du problème même que vous avez signalé, soit que ceux qui arrivent ne vont pas tous dans le secteur principal. Donc, s'il existe un transport rapide de l'aéroport au centre de la ville, cela ne veut pas nécessairement dire que le plus grand nombre de voyageurs utiliseraient ce service de transport rapide parce qu'ils se rendent à New Westminster ou vers d'autres parties de la ville. Donc, le transport au sol doit être assez souple pour permettre à ces gens de se rendre là où ils veulent.

Nous mettrons à la disposition du président un exemplaire de ce rapport pour examen. On ne l'a pas encore diffusé et nous faisons confiance au Comité. Cependant, la destination envisagée pour la route nord-sud se trouve à l'est de l'aéroport. On ne s'y rend pas directement. On tient compte du trafic voyageurs plus au sud.

**M. Pringle:** Je vous remercie. Je suis heureux de vous l'entendre dire pour nulle autre raison que c'est la première fois qu'on en parle, à mon avis, au cours des délibérations. Je sais, monsieur Wilson, que vous vous êtes, depuis un bon nombre d'années, intéressé à cette question et que vous comprenez très bien tous les problèmes que cela suscite, y compris ceux du transport au sol.

Il existe actuellement un problème sérieux se rattachant au transport au sol dans des

## [Text]

into areas such as New Westminster, Coquitlam, Burnaby, et cetera. Do you know of any plans or programs which might alleviate this problem? There is a type of limousine service which is not deemed to be economical at the present time. I am wondering if we should take this into consideration in our recommendations so that we include it in our report.

**Mr. Wilson:** At the moment, there is no provision to study the transit problems of the other municipalities and cities. There are two studies in progress. One affects the regional area as a whole and the other is restricted to the City of Vancouver. There is also a study being made of the transit within the boundaries of Vancouver.

This Committee should actually look at, not only ground transportation from the airport into the City of Vancouver, but from the airport to centres up the valley as well, particularly centres like New Westminster and perhaps as far as Hope.

When we speak of rapid transit, we do not set down that this is going to commence with some form of rail rapid. It might be developed along the line that the neighbouring City of Seattle has developed it. In the earlier introduction of rapid transit, it could be by bus, utilizing the medium strip. It is designed originally to start out on grass and then a paved road. As the population grows and the passenger traffic builds up, that can easily be converted from road to rail for train operation.

These are some of the thoughts that have been expressed to me by engineers in the DOT. From the airport here into the City of Vancouver and New Westminster and other points we have to have something flexible such as an express bus service.

**Mr. Pringle:** The study of ground transportation for airports is not exactly new at the federal level although the terms of reference were given to the Transport Committee in the last few months.

• 1435

The one problem that always seems to surface is the fact that so many people wish to go in so many different directions. We have just been discussing this. Further to Mr. Horner's remark with regard to the fact that there would be stops along the way to alleviate the situation, do you know of any studies being made with regard to a system of transportation to take a mass of people from one area to another area endeavouring to take them directly to their destination from the

## [Interpretation]

régions telles que New Westminster, Coquitlam, Burnaby, et autres. Savez-vous si l'on élaboré des projets ou des programmes qui pourraient alléger ce problème? Il y a un genre de service de limousines qui n'est pas tellement rentable en ce moment. Peut-être devrions-nous y songer lors de nos recommandations afin de le signaler dans notre rapport?

**M. Wilson:** On ne prévoit pas actuellement l'étude du transport des autres municipalités et des autres villes. Deux études sont en cours: une touchant les régions dans l'ensemble; l'autre, la ville de Vancouver. Il y a aussi une étude en cours traitant du transport du territoire en deçà des limites de Vancouver.

Le Comité devrait, non seulement, se pencher sur le transport au sol depuis l'aéroport jusqu'à la ville de Vancouver mais aussi à partir de l'aéroport vers des centres de la vallée, surtout New Westminster et peut-être même jusqu'à Hope.

Lorsqu'il s'agit de transport rapide, nous ne précisons pas qu'il faille commencer par un transport ferroviaire rapide. On pourrait l'établir d'après des normes utilisées par Seattle, ville voisine. Au début, le transport rapide pourrait se faire par autocar, sur la voie moyenne. Celle-ci, au départ, est couverte de gazon et devient ensuite une voie revêtue. A mesure que s'accroît la population et que le trafic-voyageur, on pourrait en faire éventuellement un service ferroviaire.

Voilà certaines idées dont m'ont fait part des ingénieurs du ministère des Transports. À partir de l'aéroport jusque dans les villes de Vancouver, et de New Westminster et autres endroits, il faut quelque chose de très souple tels que des autobus rapides.

**M. Pringle:** Des études, au niveau fédéral sur le transport au sol vers les aéroports, ne sont pas une rénovation bien que ce mandat a été confié au Comité des transports au cours des derniers mois. Le problème qui

revient toujours la surface, c'est qu'il y a tellement de gens voulant s'acheminer dans tellement de directions. Nous venons d'en discuter. À la suite des remarques de M. Horner au sujet des arrêts le long de la route et en vue d'alléger cette situation, êtes-vous au courant d'études menées à l'égard d'un réseau de transport visant à accommoder une foule de gens d'une région à une autre, visant ainsi à les acheminer ainsi directement à leur destination à partir des aéroports plutôt qu'à un

## [Texte]

airports rather than in buses to a central point? Regardless of what we do in rapid transportation, is it not true, Mr. Wilson, that there will still have to be another mode of transportation to accommodate them to their homes.

**Mr. Wilson:** Something that might act as a distributor in a given area would be something like the Telecab which is one of the systems that are being studied by the American department of transport. I think it is being looked at as well in the research department or our DOT or possibly through Canada Research. Canada Research has been doing some study of the available equipment in rapid transit. We had a representative of that department out here who addressed our committee recently.

It has been proposed by one company to take a test area in the Greater Vancouver area. They have approached the federal government asking for financial assistance for this pilot project. It is a collecting system which goes along certain routes. You can also dial this cab to come for you. It is all part of the transit system. It takes you to a station where you get on the express transit which goes into the core area.

These things have been talked about but we have not reached the point where we are studying anything of that nature as yet.

**Mr. Pringle:** This question is not meant to be controversial in any way, shape or form, Mr. Chairman. In your opinion, does the City of Vancouver feel that the existing transportation services from the airport are as satisfactory as possible under the existing circumstances?

**Mr. Wilson:** Yes. However, that does not mean that it could not be improved if funds were made available to give better access. The B.C. Hydro incidentally operate the transit system in the Greater Vancouver area. This is a hand-me-down from the days when B.C. Electric was privately owned and operated the system under franchise. The B.C. Hydro has inherited this. I think the day is not far distant when the transit will be placed under a transit authority.

In the meantime, however, every effort is being made to improve the existing service and that is the reason for the study being carried out by the city and B.C. Hydro. This study goes right out to the north arm of the Fraser. It takes in existing transportation which is possibly not only serving the airport but serving the municipality of Richmond and Dalton. It might very well be that their terms

## [Interprétation]

point central? Quoique nous fassions au sujet du transport accéléré n'est-il pas exact, monsieur Wilson, qu'il faudrait toujours y avoir alors un autre mode de transport pour accorder ces gens jusqu'à leurs foyers?

**M. Wilson:** On pourrait songer, pour certaines régions, à acheminer les gens au moyen de «telecabs», un des modes de transport qu'étudie présentement le ministère des transports des Etats-Unis. Je crois que la direction des recherches de notre ministère des Transports s'en occupe également ou peut-être le Conseil national des recherches s'en occupe-t-il aussi. Cet organisme s'est penché sur la question des installations du transport rapide. Récemment, notre Comité a entendu un de ses représentants.

Une société a proposé d'effectuer des essais dans le Vancouver métropolitain et elle a pressenti le gouvernement fédéral afin de lui venir financièrement en aide et d'en faire un projet-pilote. Il s'agit, le long de certaines routes, de recueillir les passagers. On peut également demander un taxi et cela fait partie du système de transport. On vous amène à un poste où alors vous empruntez le service de transport rapide vers le secteur centre.

On a parlé de tous ces aspects, mais nous n'en sommes pas encore rendus au point où nous étudions des questions de ce genre.

**M. Pringle:** Je ne veux pas du tout soulever de controverse, monsieur le président. A votre avis, la ville de Vancouver prétend-elle que le service de transport à partir de l'aéroport est aussi satisfaisant que possible, compte tenu des circonstances actuelles?

**M. Wilson:** Oui. Cela ne signifie pas, cependant, qu'on ne pourrait l'améliorer si des fonds y étaient affectés afin d'en faciliter l'accès. Au fait, la B.C. Hydro exploite le réseau de transport du Vancouver Métropolitain. Ce sont des vestiges de l'époque où la B.C. Electric appartenait à des particuliers alors qu'elle détenait une concession d'exploitation de ce réseau. L'Hydro de la Colombie-Britannique a hérité de ces responsabilités. On confiera sous peu le transport à une autorité des transports.

Entre-temps, cependant, on s'efforce par tous les moyens d'améliorer les services actuels et c'est la raison pour laquelle il y a actuellement une étude menée par la ville et la B.C. Hydro. Cette étude englobera le bras nord du Fraser. Elle se rattache aux transports existants qui peut-être desservent non seulement l'aéroport mais aussi les municipalités de Richmond et de Dalton. Il se peut fort

## [Text]

of reference could be broadened to cover the airport. I want to point out that I am thinking about a mass public transit service for moving people, not from a specific point to another point, such as you are referring to. It may be practical to bring all this under one administrative head. I do not know how you would tie it into a public transit system especially where people want to go to different destinations within the metro area.

**Mr. Pringle:** Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Have you any idea of when the McCorquodale will be made public?

**Mr. Wilson:** Yes, I thought I mentioned that. It will be about the middle of July.

**Mr. Skoberg:** This would be the complete report?

**Mr. Wilson:** Yes, this would be the final printed report. I might say that in respect to the study, Mr. Lash is the liaison officer between the firm of consultants and the transportation committee of which I am the Chairman. He is very much in touch. We are in agreement that the report will have been finalized by the middle of July.

**Mr. Skoberg:** I am sure we would all like to have it made a part of our proceedings if it were at all possible. Since it has not been released it makes it rather difficult to ask for this to be done at this particular time.

**Mr. Wilson:** You can understand the necessity for keeping this under wrap. We are showing possible corridors and the possible station locations. Land values are involved. People could get to this land ahead of the government.

**Mr. Skoberg:** I am sure we can appreciate that. You did mention the fact that Mr. Pickersgill—with whom most of us on this Committee are familiar at this particular time—did agree that there would be some provision made in the construction of the new bridge for a rapid transit avenue as well. How far along has this construction of this Hudson Street bridge gone?

**Mr. Wilson:** I cannot say whether the contract has been let or not.

**Mr. Skoberg:** Has your committee seen the specifications of the bridge?

**Mr. Wilson:** Oh yes. This all had to be taken up and approved of by Council because

## [Interpretation]

bien que le mandat soit élargi davantage en vue d'inclure l'aéroport. Je souligne qu'il s'agit d'un réseau massif de transports rapide pour la population, non pas d'un point donné à un autre, tel que vous le mentionnez. On pourrait trouver pratique de réunir tous ces secteurs sous une seule direction. Je ne vois pas comment on puisse rattacher cela à un réseau de transport rapide public, surtout lorsque les gens veulent s'acheminer vers différents endroits de la région métropolitaine.

**M. Pringle:** Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Savez-vous quand le rapport McCarquodale sera rendu public?

**M. Wilson:** Oui, vers la mi-juillet. Je croyais l'avoir dit.

**M. Skoberg:** Le rapport serait définitif à ce moment-là?

**M. Wilson:** Oui, le rapport final imprimé. Je dois ajouter que M. Lash fait la liaison entre la firme d'experts-conseils et le Comité que je préside. Il est très au courant de l'affaire. Nous avons convenu que, vers la mi-juillet, ce rapport sera définitif.

**M. Skoberg:** Je suis sûr que tous voudraient l'annexer à vos délibérations si possible. Puis-que je ne l'a pas encore diffusé, cela nous rend la tâche plutôt difficile actuellement.

**M. Wilson:** Vous admettrez qu'il est nécessaire de ne pas dévoiler ce document où sont indiqués des corridors et les emplacements éventuels de postes. Des biens fonciers étant en cause, certaines gens pourraient devancer le gouvernement et les acquérir.

**M. Skoberg:** Nous comprenons très bien ce qu'il en est à cet égard. Vous avez dit que M. Pickersgill—la plupart d'entre nous à ce Comité le connaissons—a convenu que des dispositions seraient prises en vue de la construction du nouveau pont en vue d'aménager aussi une voie rapide. Où en sont les travaux de construction de ce pont de la rue Hudson?

**M. Wilson:** Je ne saurais dire si le contrat a été signé ou non.

**M. Skoberg:** Votre comité a-t-il vu le cahier des charges pour le pont?

**M. Wilson:** Oui. Cela devait être étudié et entériné par le conseil parce qu'il s'agit de

## [Texte]

it involves a rearrangement of streets for the location of on-ramps from our major streets on to the crossing itself and off-ramps. There is zoning as well. The thing is progressing. There is no holdup.

**Mr. Skoberg:** Does your consultant, Mr. McCorquodale, deal with this avenue of approach insofar as the Hudson Street bridge is concerned in his report?

**Mr. Wilson:** No, they do not refer to it as a possible crossing. I might probably help you in this way. When the decision was made to include provision for future rapid transit it not only applied to the Hudson Street bridge, it also applied to the second crossing of the First Narrows. This is the one where the federal government has appropriated \$100 million. In the design of this one, there is provision for future rapid transit. The Hudson street one initially included provision for rapid transit and it was withdrawn. The man in the DOT that can probably give you the reason for the change would be Mr. Dembiske, an engineer. He explained to my satisfaction the reason for dropping the provision.

**Mr. Skoberg:** In other words, the Committee of which you are Chairman did not believe that the original plan for the Hudson Street rapid transit avenue was realistic given the reasons that you received from the department?

**Mr. Wilson:** That is right. We were primarily concerned with the airport and the airport alone.

**Mr. Skoberg:** Were you concerned with an immediate situation or with a long-term solution?

**Mr. Wilson:** At the time we asked for the provision in the Hudson Street crossing we were concerned only with the traffic generating from and to the airport. It was the Department of Transport that engaged the consultants to look at the broader picture. The consultants said that if there is to be a rapid transit crossing it should be at a different location than Hudson Street. This is the reason it was removed from the specifications for the bridge.

**Mr. Skoberg:** I think that explains the position. I am sure that all of us agree that too often the immediate solution certainly is not

## [Interprétation]

modifier l'emplacement des rues, des rampes d'accès à partir des rues principales et aussi jusqu'à la traversée ainsi que les rampes de sortie. Il y a aussi une question de zonage. Le travail progresse et il n'y a pas de retard indu.

**Mr. Skoberg:** Le rapport de M. McCorquodale, votre expert conseil, signale-t-il cet accès au pont Hudson? En est-il question dans son rapport?

**M. Wilson:** Non, il n'en parle pas comme étant un passage éventuel. Je pourrais peut-être vous préciser ce qu'il en est. Lorsque nous avons décidé d'inclure des dispositions pour le transport rapide éventuel, cela ne s'applique pas simplement au pont de la rue Hudson, mais aussi à la deuxième traversée des *First Narrows*. C'est là que le gouvernement fédéral avait affecté \$100 millions. Lorsqu'il s'est agi de concevoir cette dernière, on a pris des dispositions prévoyant un transport rapide éventuel. Pour ce qui est de la rue Hudson, on avait, au départ, inclus des dispositions en vue du transport rapide, mais on les a annulées. Celui qui est au ministère des Transports le plus en mesure de vous donner les motifs de cette modification serait M. Dembiske, un ingénieur du ministère. Il m'a très bien expliqué les raisons pour lesquelles on n'incluait plus ces dispositions.

**Mr. Skoberg:** Donc, le comité que vous présidez ne croyait pas que le projet originel du transport rapide par la rue Hudson était réalisable étant donné les raisons dont vous a fait part le ministère?

**M. Wilson:** C'est juste parce que nous étions essentiellement préoccupés de la question de l'aéroport seulement.

**Mr. Skoberg:** Une situation à court terme ou à long terme?

**M. Wilson:** Au moment où nous avons demandé que soit incluse une des positions touchant la rue Hudson, nous ne songions qu'à la circulation aller et retour de l'aéroport. C'est le ministère des Transports qui a eu recours aux services d'experts-conseils qui ont étudié la situation dans son ensemble. Ces experts ont affirmé que, si une traversée devait être aménagée en vue du transport rapide, elle devait être située ailleurs qu'à la rue Hudson. C'est la raison pour laquelle on a rayé ce projet de pont des plans.

**Mr. Skoberg:** J'imagine que cela explique la situation. Nous sommes tous d'accord que, trop souvent, les solutions de l'immédiat ne

## [Text]

the one that takes in long-term planning. This is one of the problems that this Committee is faced with. Should we be looking at the immediate problem or at the long-term solution. It is unfortunate that you did not know of our coming and could not prepare a written brief. Communications somehow break down some times. We have had this problem before.

**The Chairman:** Mr. Skoberg, would you allow Mr. Horner a supplementary?

**Mr. Skoberg:** I would never refuse Mr. Horner.

**Mr. Horner:** My supplementary arises out of a statement made by Mr. Skoberg and by you, Mr. Wilson. You said that at the time you were concerned only with the airport traffic you felt it a necessity to have rapid transit provided in the Hudson Street. The expert said this was not good enough and that you should look at the movement of people as a whole. This Committee is looking solely at airport traffic between the city and the airport. Perhaps the best recommendation this Committee could make would be to include in the Hudson Street crossing a provision for rapid transit. As much as you would like us to, we are not looking at the whole rapid transit system for the City of Vancouver.

**Mr. Wilson:** Someone, it may have been yourself, Mr. Horner, asked whether or not the line to the airport would have any intermediate stops or stations. Certainly, to make this particular corridor pay for itself or at least, to make a substantial contribution from the fare box, it would serve not only the airport. Between downtown Vancouver and the airport, there is a highly-developed, high-density residential area. It would stand to reason that there would be station stops there. As a result you get a higher density of residential development in the vicinity of the station. If your primary concern is to provide ground transportation and rapid transit for the airport patrons and employees, it is going to lessen your cost considerably if the line itself is serving other areas between downtown Vancouver and the airport. Beyond that again, you have the residential areas of Richmond and a possible extension to the new Roberts Bank development. These areas would all be on the same corridor or main line.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

## [Interpretation]

sont sûrement pas celles qui englobent les plans à longue échéance. Voilà un des problèmes que doit envisager ce Comité. Devrions-nous nous arrêter au problème immédiat ou plutôt étudier la solution à long terme? Il est regrettable qu'on ne vous ait pas prévenus de notre visite et que vous n'ayez pas eu le temps de rédiger un mémoire. Il y a parfois rupture de communications et ce n'est pas nouveau.

**Le président:** Monsieur Skoberg, vous permettez que M. Horner pose une autre question?

**M. Skoberg:** Je ne refuserais jamais cela à M. Horner.

**M. Horner:** Ma question se rattache à une déclaration faite par M. Skoberg et par vous-même, monsieur Wilson. Vous avez dit que, lorsque vous vous préoccupiez uniquement du trafic de l'aéroport, vous étiez d'avis que c'était essentiel d'avoir un système de transport rapide par la rue Hudson. Les spécialistes ont dit que cela ne suffisait pas, qu'il fallait envisager la population dans son ensemble. Ce comité n'examine que le problème de la circulation de l'aéroport, entre la ville et l'aéroport. Ce serait peut-être la meilleure recommandation que nous puissions faire, soit d'inclure des dispositions touchant la traversée de la rue Hudson en vue de l'intégrer dans le transport rapide. Pour autant que vous le souhaitiez, nous n'examinons pas l'ensemble de la question du transport rapide pour la ville de Vancouver.

**M. Wilson:** Quelqu'un, peut-être vous, monsieur Horner, a demandé si la voie jusqu'à l'aéroport comprendrait des arrêts ou stations intermédiaires. Afin que ce corridor soit rentable et, au moins pour que les recettes provenant des passagers soient intéressantes, on ne desservirait pas uniquement l'aéroport. Depuis le centre-ville de Vancouver jusqu'à l'aéroport, se trouve une région résidentielle hautement aménagée, où la population est très dense. Ce serait logique d'y aménager des arrêts. Il en résulte que des projets résidentiels denses se trouvent dans le voisinage des postes. Si on se soucie surtout de fournir le transport au sol et un parcours rapide vers l'aéroport pour les usagers et les employés, les frais en seront considérablement réduits si cette voie dessert d'autres régions entre le centre-ville de Vancouver et l'aéroport. En outre, là se trouvent les secteurs résidentiels de Richmond, en plus d'une prolongation éventuelle du projet de Roberts Bank. Toutes ces régions avoisineraient ce même corridor ou voie principale.

**Le président:** Monsieur Skoberg.

## [Texte]

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, could I direct a question to Mr. Lash? I understand that you were in planning in Montreal. Were you involved in any of the planning that went in to the presently recognized international airport?

**Mr. Harry Lash (Director of Planning, Joint Transport Committee of Greater Vancouver District):** Not for the present one.

**Mr. Skoberg:** Were you involved in the transportation system to that airport or in transportation in Montreal?

**Mr. Lash:** The Planning Department was involved in the study for the Metro system. We were not involved in studying the access to the airport as such. We were also involved in studying new autoroutes in the Montreal area, particularly within the city limits.

**Mr. Skoberg:** With your experience in planning in a large area such as Montreal, do you believe that autoroutes can successfully serve any airport in a high density area such as Vancouver, Toronto or Montreal?

**Mr. Lash:** The expressways or autoroutes are essentially serving them now.

**Mr. Skoberg:** I am not thinking of the short-term. I am thinking of the 20-year plan that Mr. Wilson has referred to.

**Mr. Lash:** I do not think that one can think in terms of mass transit replacing highway access to airports. We are interested in providing systems of mass transit to the maximum extent feasible economically because of the impossibility really of serving our future cities only with highway systems. We like to provide for mass transit or rapid transit wherever there is a reasonable amount of passenger generation.

What seems to come out in the study which is similar to the Montreal case is that your best bet, if you are talking about a rail system of transit, is to pick up the airport traffic on the way to some more important generating segment of line. You would have a very difficult time with the economics of transportation systems, as we know them today, to justify a rapid transit or mass transit solely for an airport, even with the Jumbo Jets.

**Mr. Skoberg:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Trudel.

## [Interprétation]

**M. Skoberg:** Monsieur le président, puis-je poser une question à M. Lash. Si je comprends bien, vous étiez préposé à la planification à Montréal. Avez-vous participé à la planification de l'aéroport international actuel?

**M. Lash (Directeur de la planification, Comité conjoint des transports du Grand Vancouver):** Non, pas à celui-ci.

**M. Skoberg:** Vous êtes-vous occupé de quelle façon du régime de transport pour cet aéroport ou au transport à Montréal?

**M. Lash:** La direction de la planification a participé à l'étude du système de métro. Nous n'avons pas participé à l'étude des voies d'accès à l'aéroport en soi. Nous avons également participé à l'étude de nouvelles autoroutes de la région de Montréal et plus particulièrement dans les limites de la ville.

**M. Skoberg:** Vu votre expérience dans une région aussi vaste que celle de Montréal, croyez-vous que les autoroutes peuvent desservir utilement un aéroport et dans les régions à population dense telles que Vancouver, Toronto et Montréal.

**M. Lash:** Les voies rapides ou autoroutes les desservent déjà.

**M. Skoberg:** Je ne songe pas à brève échéance. Il s'agit du programme de 20 ans dont M. Wilson nous a parlé.

**M. Lash:** On ne peut songer, du point de vue du transport en masse, remplacer les grandes artères conduisant aux aéroports. Ce qui vous préoccupe, c'est l'aménagement de modes de transport rapide sur un plan rentable et économiquement réalisable vu qu'il sera vraiment impossible à l'avenir de desservir nos villes au moyen de grands réseaux routiers. Ce que nous voulons aussi prévoir c'est un transport rapide ou de masse là où il y a un nombre suffisant de voyageurs. Ce qui semble ressortir de cette étude, comme de celle faite à Montréal, c'est qu'il vaut mieux, dans le cas d'un réseau de transport par rail, de pouvoir recueillir les voyageurs à l'aéroport et les acheminer vers un endroit où la circulation est plus dense. Ce serait beaucoup plus difficile étant donné les aspects économiques actuels des réseaux de transport de juger du bien-fondé du transport rapide ou de masse uniquement en fonction d'un aéroport, même à l'époque des superjets.

**M. Skoberg:** Merci beaucoup.

**Le président:** Monsieur Trudel.

## [Text]

**Mr. Trudel:** Mr. Wilson, when you mention in your priorities the due South not being your number one priority, you left in my mind a pattern of traffic that seems to be east-west. Am I right in assuming that?

**Mr. Wilson:** The greatest volume that could be generated for patronage is east-west. This is where the volume is now.

**Mr. Trudel:** Regardless of what system is adapted for the airport, it would have to be integrated to another pattern. It would be just an arm of an existing grid. Without revealing your entire planning, would that be a fair assumption?

**Mr. Wilson:** The line would run south from the core area to service intervening areas between downtown and the existing airport and eventually going even further south, so that the airport is just a stop on the line.

**Mr. Trudel:** In your priorities, or if you had to make a choice regarding a system of transportation, which existing roads would you choose at the present time?

**Mr. Wilson:** We had a study carried out recently by a firm of consultants, N. D. Lea, probably known to many of you. They replied that the existing arteries could be enlarged to take care of traffic for the foreseeable future providing it was supplemented by a rapid transit system. If you put in a rapid transit system your existing arteries could be improved to carry the additional load without building a north-south freeway.

**Mr. Trudel:** Yes, this is what I was looking for. In other words, we are looking at ground transportation similar to what we have in the air. We will have to have a duplication in our solution of trunk and regional and local lines. Would it be fair to say that no one solution can be found if we do not look at the over-all problem?

**Mr. Lash:** I think that is correct. You have to have more than one way of getting people to and from the airport.

**Mr. Trudel:** Thank you, Mr. Chairman. I find it difficult not to try to get either Mr. Wilson or Mr. Lash to reveal the contents of the documents in trying to find a happy solution.

**The Chairman:** Mr. Howe?

## [Interpretation]

**M. Trudel:** Monsieur Wilson, lorsque vous avez énoncé vos priorités, vous avez dit que la voie vers le sud n'était pas la première priorité. Cet aspect évoque dans mon esprit une circulation de l'est à l'ouest. Ai-je raison?

**M. Wilson:** Le plus fort volume pourrait être engendré pour une clientèle dans un axe est-ouest. C'est là où se situe ce volume actuellement.

**M. Trudel:** Quel que soit le régime que nous adoptions pour l'aéroport, il faudrait donc l'intégrer à un autre programme. Ce ne serait qu'un prolongement d'un réseau existant. Sans dévoiler tous vos projets, serait-ce une supposition valable?

**M. Wilson:** Cette ligne irait du centre vers le sud afin de desservir une région qui se trouve entre le centre-ville et l'aéroport actuel. Éventuellement, on se rendrait encore plus au sud que l'aéroport, ce dernier n'étant qu'une étape.

**M. Trudel:** Selon votre ordre prioritaire ou si vous aviez le choix d'un mode de transport, pour quelles routes opteriez-vous présentement?

**M. Wilson:** Nous avons fait faire une étude tout récemment, par une société d'experts-conseils, N. D. Lea, que bon nombre d'entre vous connaissez peut-être. Cette firme nous a informés qu'on pourrait élargir les artères actuelles en vue de suffire à la circulation dans un avenir prévisible, à condition de les suppléer d'un réseau de transport rapide. On prétend que lorsqu'il y a aménagement d'un réseau de transport rapide, il y a lieu d'améliorer les voies existantes afin qu'elles suffisent au fardeau plus lourd sans pour autant construire une autoroute nord-sud.

**M. Trudel:** Voilà les renseignements que je recherchais. Autrement dit la question du transport au sol se rattache à celle du transport aérien. Il vous faudra résoudre de double façon le problème des routes régionales et locales. Serait-ce juste de dire qu'une seule solution serait applicable au problème dans son ensemble?

**M. Lash:** Oui, je crois que c'est juste. Il faut trouver plus d'un moyen de transporter les gens vers l'aéroport et les ramener.

**M. Trudel:** Merci beaucoup monsieur le président. La difficulté que j'éprouve maintenant, c'est de ne pas tenter d'obtenir de M. Wilson ou de M. Lash de révéler le contenu du rapport et d'aboutir à une solution heureuse.

**Le président:** Monsieur Howe?

## [Texte]

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, I think that we have opened up an entirely new field in Vancouver in connection with this ground transport. Airports are very glamorous places. A lot of the problems are created by the families of the people who are moving from one place to another going to the airports, filling up the corridors and putting extra burdens on all the facilities within the airport. Do you think rapid transit systems are going to get the people out of the family car?

**Mr. Wilson:** If you have a system that is acceptable to the public, you will entice a number out of their cars and onto it. This has been proven elsewhere. What is the alternative if this is not done? You are just going to choke your major cities.

**Mr. Howe:** Is the answer prohibiting the private car from certain areas?

**Mr. Wilson:** Let us just look at the situation that we face here. At the present time, you just have the one crossing, the Oak Street Bridge. If you are driving in from the airport around the afternoon peak hour, say between 4.30 and 6.00 p.m., it will have taken you as much as an hour to get out of the airport across the Oak Street Bridge. As soon as you cross the Oak Street Bridge, you meet the traffic coming out of the core area, heading for the airport and the freeway. Cars will be bumper to bumper for blocks. You get it in both directions. Our basic problem here is crossing the river. At the moment, one crossing available to get to the Deas Tunnel Freeway and to the airport. The airport vehicles are tied up in the lineup, there is no special right of way for them. That is one advantage of rapid transit. It has its own right of way and this is what is required.

**Mr. Howe:** Yes, I feel this too, Mr. Wilson. This is one of the reasons why we think the railroads of Canada are taking a backward step when they are talking about cutting off so many of the passenger trains that were bringing people into the cities.

**Mr. Wilson:** We do not have commuter trains in this area operated by the railways. This is a feature that is being looked at in this study. I am leaving with the Chairman, a copy of an article that was published recently in one of the suburban papers here. It deals with the CPR line that I have referred to, the Arbutus Line. This is the line that would provide a right of way, if you wanted one, to the airport. In this article, the railway is con-

## [Interprétation]

**M. Howe:** Monsieur le président, je pense que nous avons inauguré un domaine tout nouveau à Vancouver au sujet du transport au sol. Les aéroports sont des endroits très attrayants. De nombreux problèmes que suscitent les aéroports proviennent de familles des voyageurs venant accompagner ceux-ci à l'aéroport, bondant les couloirs et nuisant indument aux services de l'aéroport. Croyez-vous que les réseaux de transport rapide empêchent les gens d'utiliser leurs voitures?

**M. Wilson:** Je pense que s'il existe un réseau qui soit acceptable au public, cela incitera les gens à l'emprunter et à se dispenser de leurs voitures. Ceci a déjà été prouvé ailleurs. Quelle serait la solution de rechange si on ne procède pas de cette façon? Les grandes villes seront tout simplement encombrées.

**M. Howe:** La solution serait-elle d'interdire l'accès de ces endroits aux voitures particulières?

**M. Wilson:** Examinons la situation telle qu'elle se présente actuellement. Il n'existe présentement qu'une traversée, celle du pont de la rue Oak. A l'arrivée de l'aéroport, disons vers l'heure de pointe de l'après-midi, soit de 4h 30 à 6h, il faut même jusqu'à une heure pour sortir de l'aéroport et s'engager sur le pont de la rue Oak. Dès qu'on traverse ce pont de la rue Oak, on fait alors face au trafic venant du centre-ville qui se dirige du côté de l'aéroport et vers la voie rapide. Les voitures circulent de pare-choc à pare-choc sur de longues distances et cela dans les deux sens. Le principal problème, c'est de pouvoir franchir la rivière. Il n'y a actuellement qu'un seul pont pour la franchir afin de déboucher sur la voie rapide du tunnel Deas. Les véhicules de l'aéroport sont entassés dans cette file et ne jouissent d'aucun droit spécial de passage. Voici un des avantages du transport rapide: le droit de passage nécessaire.

**M. Howe:** Oui, c'est mon avis aussi, monsieur Wilson. C'est une des raisons pour lesquelles nous estimons que les chemins de fer canadiens rétrogradent à la pensée de supprimer de si nombreux trains amenant les gens vers les villes.

**M. Wilson:** Il n'existe pas dans notre secteur ferroviaire de trains de banlieu. Notre étude se penche sur cet aspect. Je confie au président de votre Comité copie d'un article qui a été récemment publié dans l'un des journaux de la banlieue. On y traite de la ligne du CP dont j'ai parlée, la ligne d'Arbutus. Cette ligne fournirait un accès direct, si on le veut, vers l'aéroport. L'article signale que le chemin de fer songe à utiliser au maximum le

## [Text]

templatting making maximum use of that corridor. The present line is used for freight only. It is the only rail line that the CPR has to get onto Lulu Island, so, they are looking at depressing the track. In other words, it is open cut, but in some areas they are contemplating utilization of the air rights and putting up apartment buildings on the right of way with a rapid transit down in the cut or in some areas, in a tunnel.

**Mr. Howe:** I think this is a very important document, Mr. Chairman. I think we should include it in our evidence.

**Mr. Wilson:** There are two different ones.

**Mr. Howe:** I move:

That the following diagram and articles published in the Vancouver *Courier*, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence  
 (a) Diagram entitled *Sink the Tracks*, published on January 8, 1970. (See appendix U-1.)

(b) Article entitled *Air Space Utilization Key in Marathon Project* published on January 8, 1970. (See appendix U-2)

(c) Article entitled *Rapid Transit Would Sink Tracks*, published on October 30, 1969. (See appendix U-3)

**The Chairman:** Mr. Deakon.

**Mr. Deakon:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Wilson or Mr. Lash, have either of you any knowledge of the breakdown on the number of passengers who disembark at the Sea Island Airport who are going into Vancouver proper in relation to those whose destination is outside of Vancouver?

**Mr. Lash:** I have no information on that.

**Mr. Wilson:** I would say that there is some information available on this. The consultants have been using figures that had been previously gathered by a Subcommittee of the Lower Mainland Regional Planning Board, a Subcommittee on transportation, and they had accumulated a fair amount of statistical information. I notice in this report that they quote figures, so I would say, yes, there must be some information available along that line.

As to whether or not the airport officials have ever made a study, there was a study carried out by N. D. Lea for the Department of Transport on the airport alone and I am sure they must have this information.

## [Interpretation]

corridor. La ligne actuelle ne sert qu'au transport du fret. C'est la seule ligne ferroviaire du Pacifique Canadien pour aller jusqu'à Lulu Island. On songe donc à abaisser la voie, car la voie est ouverte; on voudrait cependant utiliser l'emprise et pouvoir y construire des maisons-appartements; le transport rapide emprunterait le couloir actuel, et, à certains endroits, des tunnels.

**M. Howe:** Je trouve que c'est un document important, monsieur le président. Je crois que nous devrions l'inclure dans notre compte rendu.

**M. Wilson:** Il y en a deux.

**M. Howe:** Je propose:

Que le tableau et les articles suivants publiés dans le *Courier de Vancouver* soient annexés au compte rendu des délibérations et témoignages d'aujourd'hui:  
 a) le tableau intitulé «*Sink the Tracks*», publié le 8 janvier 1970 (Voir annexe U-1),

b) l'article intitulé: «*Air Space Utilisation, Kay in Marathon Project*», publié le 8 janvier 1970 (Voir annexe U-2),

c) l'article intitulé «*Rapid Transit Would Sink Tracks*», publié le 30 octobre 1969 (Voir annexe U-3).

**Le président:** Monsieur Deakon.

**M. Deakon:** Merci, monsieur le président Monsieur Wilson ou monsieur Lash, auriez-vous une idée du nombre de voyageurs qui arrivent à l'aéroport de Sea Island pour se rendre à Vancouver et de ceux qui se rendent à l'extérieur de Vancouver?

**M. Lash:** Je n'ai pas de renseignement à ce sujet.

**M. Wilson:** Je crois qu'il y a des renseignements disponibles à ce sujet. Les experts-conseils se sont servi de chiffres qui auparavant avaient été compilés par un sous-comité du *Lower Mainland Regional Planning Board*, un sous-comité des transports, et ils ont ainsi accumulé beaucoup de statistiques. Je constate que dans ce rapport on cite des chiffres; il doit donc certainement y avoir des renseignements disponibles à cet égard.

Quant à savoir si les autorités de l'aéroport ont déjà fait une étude semblable, il est à noter qu'une étude a été faite par N. D. Lee pour le ministère des Transports sur l'aéroport même; les fonctionnaires du ministère doivent avoir les renseignements.

## [Texte]

**Mr. Deakon:** Mr. Wilson, from certain questions which were posed by colleagues of mine, I understand that there is quite a problem in getting financing of any artery which may be required in order to have an over-all plan of ground transportation from the airport and also from the municipality to outlying areas. Has the Council—I understand you are quite the Council—given any consideration to eliminating private vehicular traffic in the a well-known and long-standing member in core of the city proper?

**Mr. Wilson:** For the last two years during the Christmas season, we have implemented a curb lane for the buses—buses only in the curb lane.

**Mr. Deakon:** You see, what I meant, Mr. Wilson, if I might just interject, is private vehicles going into the city because of the pollution, the parking, the congestion and everything else. If you eliminated these vehicles from the centre of the city and just permitted taxis or public transportation in there, this, I submit, with respect, might alleviate some of the difficulty in people using their own cars from the airport. When they find they cannot get into the city proper, they will take the public transportation or rapid transit as you mentioned. Have you thought of this?

**Mr. Wilson:** This is part of the study. In other words, there are areas here, take the Pacific National Exhibition Grounds, where it would be possible to construct multistory parking so that people coming into the core area would park their cars there and ride on the public transit into the core area. This is being looked at, not only for east-west, but for north-south across the First Narrows and also in the vicinity of the airport.

This does not mean, however, that until now the Council has not looked with sympathy on any proposal that would bar the private vehicle in the core area. It has been talked about, yes, but they have always shied away from it. This was the reason I mentioned the exclusive curb lane in the downtown area for the operation of the transit because the big problem is that even if you have no parking on the curb lane and just one vehicle is parked there, it spoils it because the bus just does not get a run at it. He has to pull out and he gets right into the stream of vehicles.

We have imposed this for the last two or three years during the Christmas season. It has worked very well, in my opinion, and as a result of this inquiry, we are considering the exclusive use of the curb lane for public

## [Interprétation]

**M. Deakon:** D'après les questions qu'ont posées mes collègues, je crois comprendre que c'est un gros problème que de financer les artères qui seraient nécessaires à l'élaboration d'un plan d'ensemble pour le transport terrestre à partir de l'aéroport et aussi de la municipalité vers les secteurs périphériques. Est-ce que le conseil—si je ne m'abuse, vous faites partie du conseil depuis longtemps—a songé à éliminer les voitures particulières du centre ville?

**M. Wilson:** Depuis deux ans, pendant la saison des Fêtes, nous réservons la voie contiguë au trottoir aux autobus exclusivement.

**M. Deakon:** Excusez-moi, mais ce que je veux dire, c'est le véhicule particulier et le problème de la pollution, du stationnement, des embouteillages, etc... Si vous éliminez ces véhicules du centre-ville et n'acceptiez que le transport public ou les taxis, je crois que cela pourrait peut-être résoudre certains problèmes; les gens se serviraient de leur propre véhicule à partir de l'aéroport et emprunteraient les services de transport en commun ou le transport rapide dont vous avez parlé pour se rendre au centre-ville. Y avez-vous songé?

**M. Wilson:** Cela fait partie de l'étude. Il y a des secteurs ici, prenez par exemple le terrain de l'exposition du Pacifique, où il serait possible de construire un garage de stationnement à plusieurs étages pour que les gens puissent y laisser leur voiture pour prendre ensuite le transport public à destination du centre-ville. On examine ces possibilités non seulement pour aller de l'est à l'ouest, mais aussi du nord au sud au-dessus des First Narrows et aussi dans les environs de l'aéroport.

Ceci ne veut pas dire, toutefois, que le Conseil n'a pas considéré favorablement les propositions qui élimineraient les véhicules particuliers du centre ville. On en a parlé, mais le conseil a toujours hésité à se prononcer, et c'est la raison pour laquelle j'ai mentionné la voie contiguë au trottoir, que l'on réserve au transport urbain. Le gros problème, au centre-ville, est que si l'on n'a pas de stationnement le long du trottoir et qu'il n'y a qu'un seul véhicule qui est stationné, alors l'autobus ne peut pas continuer; il doit alors oblier dans l'autre voie, où circulent les autres véhicules.

Depuis 2 ou 3 ans nous avons imposé ce règlement pendant la saison des Fêtes. Ceci a très bien marché à mon sens et maintenant nous étudions la possibilité, à la suite de notre étude, de réservier au transport urbain la voie

## [Text]

transit. We have not even considered the idea of barring the private vehicle in the core area because we are spending a lot of money providing parking for the vehicles.

**Mr. Deakon:** As the city is growing more and is utilizing the space for high rises and these buildings you are putting up, you will not have that parking facility available, in my submission, and because of the big concern the public has about pollution, I submit that this may be a factor you should take into consideration.

**Mr. Wilson:** I think there are two cities in the United Kingdom, Leeds and Chichester, that are contemplating that very action and utilizing the battery-driven minibus to distribute the people, hopefully, free of charge. Once they come to the rim of the core area, they leave their car there and use the minibus for distribution within the core area. We have a report on that, but it has never been seriously considered for Vancouver as being a policy that we would implement.

**Mr. Deakon:** There is too much lobbying from the businessmen downtown, I guess.

**Mr. Wilson:** The moment you restrict that happens, although sometimes it might be argued that you actually could bring more people into the area.

**Mr. Deakon:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** I would like to join with others, Mr. Wilson, in thanking you for having come on such short notice to give us your views. This is indeed, for us, not absolutely new ground, but very fascinating ground and, I think, it is very worthwhile for us to have had the opportunity to go over it with you.

I wonder in your planning, in your thoughts and in your seeking for a base from which you could project yourselves over a period that would be useful to the residents of Vancouver, if you are planning in terms of the airport itself. Have you contemplated or envisioned any change in location of the airport, an enlargement of it which would necessitate more than one entrance to or exit from it in terms of, for example, people? Air freight is becoming a very serious problem as well, the movement of air freight, the congestion of our arterial systems and our feeder systems into these airports. Does all of your planning envision the status quo remaining for some time?

**Mr. Wilson:** As far as the location of the airport is concerned, we feel that we have a

## [Interpretation]

qui longe le trottoir. Nous n'avons pas songé à empêcher les véhicules particuliers à venir au centre-ville car nous déisons beaucoup d'argent pour leur trouver un stationnement.

**M. Deakon:** Étant donné que la ville se développe en hauteur, on n'aura pas l'espace voulu pour stationner, et la grande préoccupation du public continuera d'être la pollution: c'est peut-être un facteur que vous devriez prendre en considération.

**M. Wilson:** Je crois qu'il y a deux villes au Royaume-Uni, Leeds et Chichester, qui songent justement à prendre les mêmes mesures et à utiliser un mini-bus électrique pour transporter les gens gratuitement. Une fois arrivés aux abords du centre ville, les automobilistes laisseraient leur voiture et voyageiraient par mini-bus dans le centre de la ville. Nous avons un rapport à ce sujet mais on ne l'a jamais étudié de façon sérieuse pour la ville de Vancouver.

**M. Deakon:** Il y a sans doute trop de pressions de la part des hommes d'affaires.

**M. Wilson:** Dès qu'il y a restriction, c'est ce qui arrive, bien qu'il ne soit pas prouvé que cela n'attirerait pas davantage de monde dans le centre-ville.

**M. Deakon:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** J'aimerais vous remercier, de concert avec mes autres collègues, monsieur Wilson, d'être venu après un aussi bref avis et de nous avoir communiqué vos opinions. Même si ce n'était pas totalement nouveau, c'était tout de même passionnant, et je pense qu'il valait la peine d'avoir l'occasion de passer ces choses en revue avec vous.

Lorsque vous avez cherché et conçu le programme qui était susceptible d'être utile aux résidents de Vancouver, avez-vous planifié en fonction de l'aéroport? Avez-vous envisagé de changer l'emplacement de l'aéroport, de l'élargir, ce qui nécessiterait des entrées et des sorties supplémentaires pour desservir le public. Le transport aérien des marchandises, leur mouvement, la congestion de nos artères et des voies d'accès aux aéroports deviennent un problème de plus en plus important. Est-ce que votre programme envisage le statu quo à cet égard?

**M. Wilson:** Pour ce qui est de l'emplacement de l'aéroport, nous estimons que nous

## [Texte]

real asset in an airport that is so close in and as for the future, the airport has been planned having in mind the volume of freight that the building that was used as the terminal building—it was built within the last 10 years, if I recall—was actually designed for a warehouse, but it was used for a number of years as the terminal by the application of colour and paint, you see. However, it was planned when the new terminal building was constructed with two main runways, one on either side with the terminal in the centre, what had been used as the passenger terminal, would become the freight, the warehouse and operation for freight as well as some of the other buildings used for the executive aircraft.

Then your next question will be, "But what about land?" We have the area zoned. Some distance away from the airport the buildings are allowed to be higher, but for additional land it can be extended westward as far as you want as long as the silt is dredged in. In other words, it just would be necessary to repeat what was done at Roberts Bank.

**An hon. Member:** An engineering problem.

**Mr. Wilson:** So, I would say that this airport to serve the Vancouver area is there for an indefinite period of time because you can get all the expansion you want westward.

**Mr. Forrestall:** My point, of course, being that service to the travelling public is only as good as you can get them from the airport into the city and that is in no small way determined, particularly for the first mile or two or the last mile or two, depending on whether you are coming or going, by the total amount of traffic.

If, for example, you could take from your routes going in and out of the airport all of the commercial vehicles—trucks, vans and whatever else hauls freight to and from airports—it would considerably ease the problem of getting people to and from it. I wonder whether or not in your projections and in your studies, they seem to be definitive, there might have been something to indicate that at some point in the future totally new access ways to the airport would have to be found. After all, you cannot continue to expand. There must be an end to the size of a road that you can build and the amount of traffic it will carry.

**Mr. Wilson:** There is something here that has not as yet been mentioned and that is that upstream from the Oak Street Bridge there is another bridge at the foot of Knight Street which is a provincial government bridge and which could take traffic for people

## [Interprétation]

avons vraiment avantage à ce qu'il soit situé à proximité de la ville. L'avenir de l'aéroport dépendait du volume de marchandises qui allait passer par l'ancienne aérogare, construite il y a près de 10 ans, qui devait à l'origine servir d'entrepôt mais qu'on utilise depuis plusieurs années comme aérogare, grâce à une couche de peinture. On a décidé, lors de la construction du nouvel aéroport, qui a deux pistes d'atterrissement principales et l'aérogare au centre, que ce qu'on avait employé comme aérogare deviendrait un entrepôt pour les marchandises. Vous me demanderez alors ce qu'il advient des terrains. Nous avons soumis le secteur à des règlements de zonage. A quelque distance de l'aéroport, on peut construire des édifices plus élevés, mais pour obtenir des terrains supplémentaires on peut aller vers l'ouest autant que l'on veut, si l'on fait le dragage du limon. Il faudrait donc faire la même chose qu'à Roberts Banks.

**Une voix:** Un problème de génie.

**M. Wilson:** Je dirais que l'aéroport qui dessert la région de Vancouver est là pour un bon moment, car l'expansion reste possible autant que l'on veut vers l'ouest.

**M. Forrestall:** Étant donné que le service aux voyageurs n'est bon que dans la mesure où vous pourrez les transporter de l'aéroport vers la ville, son efficacité dépendra en grande partie, surtout pour les premiers milles et les derniers milles, de la quantité des véhicules en circulation.

Si, par exemple, vous étiez capable d'interdire l'autoroute d'accès à l'aéroport à tous les véhicules commerciaux, les camions et tous les autres moyens de transport des marchandises, le problème du transport des voyageurs en serait considérablement réduit. Je me demande si dans vos projections et vos études —qui semblent définitives—vous avez pu trouver quelque raison de croire qu'à l'avenir de nouvelles voies d'accès devraient être trouvées pour desservir l'aéroport. Après tout, on ne peut pas continuer à agrandir. Il y a des limites à la largeur d'une route et à la quantité de véhicules qui l'empruntent.

**M. Wilson:** Il y a une chose que l'on n'a pas encore mentionnée: en amont du pont de la rue Oak, il y a un autre pont, au bout de la rue Knight, un pont du gouvernement provincial, qui pourrait servir aux automobilistes et aux camionneurs qui se rendent à New West-

## [Text]

who are going up towards New Westminister and it also could take a fair amount of trucks and so on. Its location is such that trucks could get to their destination in Vancouver more easily and avoid a lot of the heavy congestion.

This is a provincial Department of Highways undertaking and if you have someone from that Department before your Committee you might bring up this point. I know that the airport is a consideration and this bridge is intended as well to be a convenience to the airport.

**Mr. Forresiall:** Is the present access saturated, in your opinion?

**Mr. Wilson:** It is overtaxed now.

**Mr. Forrestall:** I understand the peak arrival times here are generally between 8 p.m. and 11 p.m. What would be the speed in those hours, say, within the first three or four miles of the airport?

**Mr. Wilson:** At the present time I would say the delay is not serious. The bad times, of course, are in the peak hours of morning and late afternoon.

**Mr. Forrestall:** The flying passengers then are not the ones who are creating the problem. The passenger is caught up in a problem of the movement of people who are resident or who happen to be working at or in the vicinity and who have to use the roadway. The passenger traffic then is the most serious problem that you have in terms of movement, in terms of the saturation of your existing...

**Mr. Wilson:** In addition to the passengers, there are a number of employees who are employed on projects at the airport itself. All this has to be funnelled in on the same bridge and on the same roadway that is carrying your freeway traffic.

**Mr. Forrestall:** Yes, of course, I accept that, but perhaps I failed to make my point. If we were to open for example, if this Committee were to recommend to government—not that it always makes a difference what we recommend. One way or another the government has a tendency to do what they think is best...

**Mr. Deakon:** They always listen to us.

**Mr. Forrestall:** ...most of the time anyway. Yes, Mr. Deakon is right, they always listen—but if we were to recommend that it should be opened up it might have a tendency to increase the vehicular traffic. The point I am trying to make is the peak hours at this airport tend not to be, as is the case at Toronto,

## [Interpretation]

minster. Sa situation est telle que les camions pourraient se rendre plus facilement à Vancouver et ainsi éviter le gros de la circulation.

Il s'agit d'une entreprise du ministère de la Voirie; s'il y a ici quelqu'un de ce ministère on pourrait l'interroger là-dessus. Je sais que l'aéroport est à l'ordre du jour, et ce pont est censé également desservir l'aéroport.

**M. Forrestall:** Son accès est-il saturé d'après vous?

**M. Wilson:** Oh oui, certainement.

**M. Forrestall:** Je crois que la période de pointe pour l'arrivée des avions se situe entre 20 h. et 23 h. Quelle est la vitesse des voitures à ces heures, dans les trois ou quatre premiers milles à partir de l'aéroport.

**M. Wilson:** Je dirais qu'à l'heure actuelle les retards ne sont pas excessifs. Les pires moments, évidemment, sont aux heures de pointe, le matin et en fin d'après-midi.

**M. Forrestall:** Ce ne sont donc pas les voyageurs qui créent le problème. Le passager se trouve alors dans le mouvement général des gens qui résident ou qui travaillent à proximité de l'aéroport et qui empruntent les mêmes voies. La circulation des voyageurs ne constitue donc pas le pire problème pour ce qui est de la mobilité des gens, pour ce qui est de la congestion...

**M. Wilson:** En plus des voyageurs, il y a aussi un certain nombre d'employés qui effectuent des travaux à l'aéroport même. Toutes ces personnes doivent passer par le même pont et la même route que celle qu'empruntent les véhicules de l'autoroute.

**M. Forrestall:** Oui, je comprends. Je ne me suis peut-être pas exprimé clairement. Si le Comité devait recommander au gouvernement—cela n'a pas toujours grande importance, car le gouvernement a plutôt tendance à faire ce qu'il juge lui-même préférable...

**M. Deakon:** Il nous écoute toujours.

**M. Forrestall:** La plupart du temps, oui. Oui, M. Deakon a raison, ils écoutent toujours—mais si nous recommandions l'ouverture, nous contribuerions à accroître la circulation. Ce que je veux dire, c'est que les heures de pointe, ne se situent pas comme c'est le cas à Toronto, à Montréal et ailleurs, entre 16 h.

## [Texte]

Montreal and other airports, between 4.30 p.m. and 8 p.m., but, I suppose because of the geography and the location, it happens to be generally between 8 p.m. and 11 p.m. at which time the office workers or employees are not using the arteries. What I was trying to get at really was if we were to recommend an opening up of the airport to metered cabs, for example, which might theoretically increase it substantially, particularly as time goes by, whether this would add to your problems in trying to move your own people.

**Mr. Lash:** There are some figures here on the peak period travel times. I am not quite sure I understood the exact question, but the present data available that is being used for this rapid transit study indicates that in the peak periods it now takes 33 minutes in a car to go to the airport terminal from the downtown area. If you are going by bus it takes 42 minutes. Whereas, if we had a rapid transit on an exclusive right of way it would be just about half of the car time, it would take about 16 minutes.

**Mr. Forrestall:** The peak arrival and departure times have not entered into your thinking, your programming or planning one way or another?

**Mr. Lash:** No.

**Mr. Forrestall:** Thank you very much.

**The Chairman:** Mr. Portelance.

**M. Portelance:** Merci, monsieur le président.

Mr. Wilson, you mentioned earlier some financial problems regarding this new road that you would build between here and the airport. Did you also envisage that the users of that road would have to pay a certain amount to use it?

**Mr. Wilson:** Are you referring to a toll, for instance, at the crossing?

**Mr. Portelance:** Yes.

**Mr. Wilson:** I think there is a toll.

**Mr. Lash:** No, there is no toll.

**Mr. Wilson:** There is to be a toll on the new crossing at the First Narrows, but there will be no toll on the crossing to the airport. As a matter of fact the crossing to the airport is entirely a federal expenditure.

**Mr. Portelance:** Will there be a toll on that one?

**Mr. Wilson:** No.

**Mr. Portelance:** No toll.

## [Interprétation]

30 et 20 h., mais plutôt, à cause peut-être de la géographie et de l'emplacement, entre 20 h et 23h, heures où les employés de bureau n'empruntent pas ces artères.

Voilà où je voulais en venir. Si nous devions recommander que l'on ouvre l'aéroport aux taxis à compteur, par exemple, ce qui pourrait peut-être augmenter considérablement la circulation est-ce que cela compliquerait le problème de la mobilité des voyageurs?

**M. Lash:** J'ai ici des chiffres sur les heures de pointe. Je ne sais pas si j'ai bien saisi la question, mais, d'après les données dont on se sert pour l'étude du transport rapide, on constate que dans les périodes de pointe il faut 33 minutes pour se rendre à l'aérogare en voiture, à partir du centre-ville. Il faut 42 minutes par l'autobus. Si nous avions un réseau de transport rapide sur une emprise exclusive, il faudrait environ la moitié du temps, soit 16 minutes.

**M. Forrestall:** Les heures d'affluence, arrivée et départ, ne sont donc pas entrées en ligne de compte dans l'élaboration de vos plans?

**M. Lash:** Non.

**M. Forrestall:** Merci beaucoup.

**Le président:** Monsieur Portelance.

**M. Portelance:** Thank you, Mr. Chairman.

Monsieur Wilson, vous avez parlé tout à l'heure des problèmes financiers que poserait la nouvelle route entre la ville et l'aéroport. Avez-vous aussi songé à faire payer aux usagers de cette route une certaine somme pour l'emprunter?

**M. Wilson:** Est-ce que vous parlez d'un péage?

**M. Portelance:** Oui.

**M. Wilson:** Je crois qu'il y a un péage.

**M. Lash:** Non, il n'y a pas de péage.

**M. Wilson:** Il doit y avoir un péage sur la nouvelle section, à First Narrows, mais il n'y en aura pas sur la section qui conduira à l'aéroport. En fait, cette section est entièrement payée par le gouvernement fédéral.

**M. Portelance:** Il y aura un péage?

**M. Wilson:** Non.

**M. Portelance:** Aucun péage.

## [Text]

**Mr. Wilson:** Not to the airport.

**Mr. Portelance:** In the past you have been to Seattle, I have never been there, is there any toll around Seattle for bridges, highways or thruways?

**Mr. Wilson:** Not that I recall. No, not through Seattle.

**Mr. Portelance:** I am surprised because when using any American highway around New York, Washington or Baltimore, you just cannot go across a bridge or a highway without paying a certain toll and I think we have to look at it the same way here in Canada. All our roads seem to be free and even though some people never use them they still have to pay for them.

**Mr. Wilson:** A few years ago you could not get into Vancouver without paying a toll, but the people out here are very adverse to paying tolls and they have all been eliminated.

For instance, you paid a toll on the First Narrows Bridge, at the Second Narrows Bridge, at the Pattullo Bridge at Port Agassiz Bridge, every bridge coming into Vancouver, and all these have been eliminated.

**Mr. Portelance:** And the bridge too.

**Mr. Wilson:** I think the field we are looking at is not tolls but gas tax as a user tax.

**Mr. Portelance:** There are very few tolls left in Quebec, we have done away with a lot of them, but it is very hard to build new roads or to find money without them. In my opinion, the ones using such facilities should expect to pay a certain amount.

**The Chairman:** Mr. Skoreyko.

**Mr. Skoreyko:** I would like to ask Mr. Wilson a couple of short questions.

Mr. Wilson, has your Department ever made a study to determine the percentage of traffic flow from the airport in different directions to the Greater Vancouver area?

**Mr. Wilson:** No. You are speaking of travel that would originate at the airport going to various destinations in the lower mainland. I think the only information that would be available on that would be from the DOT itself. I am almost certain that when N. D. Lea did a study on the airport a few years ago they secured some information in that regard.

## [Interpretation]

**M. Wilson:** Non, pas pour l'aéroport.

**M. Portelance:** Vous êtes allé à Seattle; je n'y suis jamais allé. Est-ce qu'il y a des péages sur les ponts, les autoroutes ou les voies rapides?

**M. Wilson:** Pas que je me souvienne, non.

**M. Portelance:** Cela m'étonne, car lorsqu'on voyage aux États-Unis, aux alentours de New York, Washington ou Baltimore, il est impossible de traverser un pont ou d'emprunter une autoroute sans payer un péage. Je crois que nous devrons envisager cette possibilité au Canada. Toutes nos routes semblent être gratuites, et bien que certaines personnes ne les empruntent jamais, elles doivent les payer quand même.

**M. Wilson:** Il y a quelques années, il était impossible d'entrer à Vancouver sans payer de péage. Les gens ici n'aiment pas payer de péage. Ils ont tous été éliminés.

Il fallait par exemple verser un péage aux ponts des First Narrows, des Second Narrows de Pattullo, de Port Agassiz, bref, à chaque pont qui entrait à Vancouver. Tous les péages ont été éliminés.

**M. Portelance:** Et le pont aussi.

**M. Wilson:** Je crois qu'il n'est pas tant question de péage que de taxe sur l'essence comme taxe d'utilisation.

**M. Portelance:** Je sais qu'au Québec il reste très peu de péages. Nous en avons éliminés plusieurs. Mais il est très difficile de construire de nouvelles routes ou de trouver l'argent voulu. A mon sens, l'usager devrait consentir à payer une certaine somme.

**Le président:** Monsieur Skoreyko.

**M. Skoreyko:** J'aimerais poser quelques questions à M. Wilson.

Monsieur Wilson, votre ministère a-t-il fait une étude pour déterminer le pourcentage d'affluence des véhicules à partir de l'aéroport en direction de la région métropolitaine?

**M. Wilson:** Non. Vous parlez de la circulation qui part de l'aéroport dans toutes les directions. Je crois que les seuls renseignements qui seraient disponibles à cet égard viendraient du ministère des Transports. Je suis presque sûr que quand N.D. Lee a fait une étude sur l'aéroport, il y a quelques années, il a dû obtenir ces renseignements.

## [Texte]

**Mr. Skoreyko:** Mr. Wilson, because of the amount of traffic coming into the International Airport at Vancouver and the fact that the largest percentage of that traffic ends up at some point in downtown Vancouver from where it then is dispersed to various areas, do you think it would be economically feasible for the government to consider granting licences to respective municipalities which would provide a certain type of service from the airport to their own area rather than having a conglomeration of vehicles in the downtown Vancouver area after every flight? Do you think that would work better than an exclusive contract to one holder?

**Mr. Wilson:** I know the problem you get into when talking about extending the franchise for cabs or other vehicles to bring in passengers. It does not matter what you do, it is not going to affect Vancouver streets. A private car is not the concern, it will go out and pick up friends. But the airport bus or axis bringing in the rest of the passengers apparently are using the streets, so it does not affect them. I do not see any advantage in allowing a municipality to institute a service because just recently someone applied for a licence to operate to the airport and the information that came out at that time was that a service running from Port Moody to the airport, or from New Westminster or from Whalley or the North Shore, could not be operated profitably.

**Mr. Skoreyko:** This is precisely why I asked initially, Mr. Wilson, whether or not you had conducted any kind of a survey to determine the degree of traffic headed in various directions.

I was told this afternoon by one of the honourable members representing a riding in British Columbia that when a New Westminster passenger, to use that as an example, disembarks from an aircraft at the airport terminal and takes a bus he heads in a north-westerly direction when he really should be going in a different direction. It may be true that the passengers going to these different areas are not in sufficient numbers to warrant that kind of service. But certainly if you are interested in avoiding pollution, the amount of traffic on your streets and congestion downtown, this might be something to take into consideration—maybe not so much in Vancouver but in other centres.

**Mr. Wilson:** Yes.

**Mr. Skoreyko:** Or do you not think, Mr. Wilson, the traffic created by airport business is sufficient in the downtown area for you to worry about?

## [Interprétation]

**M. Skoreyko:** Monsieur Wilson, vu la quantité de véhicules qui arrivent à l'aéroport international de Vancouver, et compte tenu du fait que le plus grand nombre d'entre eux se rendent au centre de Vancouver où ils se dispersent, croyez-vous qu'il serait possible, du point de vue financier, que le gouvernement envisage de donner des licences aux diverses municipalités pour que chacune assure certains services à partir de l'aéroport jusqu'à elles, afin d'éviter que le centre-ville ne soit congestionné après chaque atterrissage? Est-ce que ceci réussirait mieux qu'un contrat exclusif à une seule compagnie?

**M. Wilson:** Je connais les difficultés qu'on rencontre lorsqu'on parle de permettre aux taxis ou autres véhicules de transporter les voyageurs. Quoi que vous fassiez, vous n'affecterez pas les rues de Vancouver. La voiture particulière n'est pas un problème, car elle continuera d'aller chercher des amis. Cependant les autobus et les taxis de l'aéroport, qui empruntent les rues, ne les affectent pas. Je ne vois donc pas l'avantage à ce qu'une municipalité institue son propre service. Quelqu'un a demandé récemment une licence pour aller à l'aéroport, mais les renseignements disponibles à ce moment-là ont révélé qu'un service de Port Moody à l'aéroport ou de New Westminster, de Whalley ou de la rive nord n'était pas rentable.

**M. Skoreyko:** C'est la raison pour laquelle je vous ai demandé si vous aviez fait une étude pour déterminer le pourcentage des véhicules qui se rendent dans diverses directions.

Cet après-midi, un des députés de la Colombie-Britannique m'a dit que lorsqu'un voyageur de New Westminster qui descend d'un avion à l'aérogare et qu'il prend l'autobus, il va dans une direction nord, alors qu'il devrait aller dans un autre sens. Il est peut-être vrai que le nombre de voyageurs qui vont dans ces différents secteurs ne sont pas suffisamment nombreux pour justifier un tel service, mais si vous tenez à éviter la pollution, la congestion des rues et les embouteillages, c'est peut-être une chose à considérer, pas tant pour Vancouver que pour d'autres agglomérations.

**M. Wilson:** Oui.

**M. Skoreyko:** Ne croyez-vous pas, M. Wilson, que la circulation engendrée dans le centre-ville par les aéroports soit un motif suffisant d'inquiétude?

## [Text]

**Mr. Wilson:** It is a contributing factor along with many other factors but in itself, if it were removed, I do not think it would ease our situation.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Wilson, almost every taxi concession in the 15 municipalities in Greater Vancouver are interested in getting a piece of the business at the International Airport. If the federal government adopted a policy whereby every municipality in the adjacent or immediate vicinity using the International Airport at Vancouver were granted a licence to look after the passengers from their own area, do you think this would eliminate some of the problems we are having with those taxi drivers who want to participate in the business but are not able to because of licensing problems? To take it one step further, Mr. Wilson, do you think the business would be scattered so thin that there would be nothing for anybody?

**Mr. Wilson:** I would be inclined to think so. But my opinion is that it is not going to alter the traffic situation at all. I think the main problem would be one of control at the airport itself. We would require in each municipality something similar to what we have in Vancouver, a vehicles-for-hire board, which limits the number of taxi licences issued. This Board also would control ambulances. For instance, an ambulance licensed in Richmond cannot come in and pick up a patient and take him to the hospital in Vancouver. It would seem that you would have to leave the operation of the bus system from these various municipalities to the airport to private enterprise, but have council control it through a vehicles-for-hire board. However, I think you would have to limit it to make it worthwhile.

Further information on this can be obtained from the City of New Westminster where this problem recently came before City Council in respect of service from the Towers Hotel out to the airport.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Wilson, I can understand your not particularly objecting to the amount of business coming into the downtown area. I have visited Vancouver on a number of occasions, I have had to go outside the downtown area, but I always ended up at the Vancouver Hotel and from there had to take other means of transportation. The problem arises at the first bridge from the airport and from then on the traffic goes either by Marine Drive or other routes. I do not think you have a traffic problem after the bridge itself. I am just wondering if we should be exploring that franchise a little further?

## [Interpretation]

**M. Wilson:** C'est un facteur qui y contribue, en même temps que beaucoup d'autres. Cependant, si on l'éliminait, je ne crois pas que cela réglerait notre cas.

**M. Skoreyko:** Monsieur Wilson, presque toutes les lignes de taxi dans les 15 municipalités de la région métropolitaine de Vancouver voudraient obtenir une part de concession à l'aéroport de Vancouver. Si le gouvernement fédéral décidait que chaque municipalité voisine de l'aéroport international de Vancouver peut avoir une licence pour transporter les voyageurs à partir de chez elle, pensez-vous que ceci éliminerait certains problèmes que nous avons avec les chauffeurs de taxi qui veulent participer mais ne peuvent le faire en raison du problème des licences? Et pour aller plus loin, monsieur Wilson, croyez-vous que les clients seraient répartis de telle sorte qu'il n'y en aurait suffisamment pour personne?

**M. Wilson:** Je serais porté à le croire. Mais mon opinion est que cela ne changera pas l'état de la circulation. Je crois que le problème principal en est un de contrôle à l'aéroport même. Chaque municipalité devrait avoir quelque chose qui ressemble à ce que nous avons à Vancouver, c'est-à-dire une régie du taxi, qui limite le nombre de permis de taxi. La régie contrôlerait également les ambulances. Ainsi, une ambulance détenant un permis de Richmond ne peut pas venir chercher un malade à Vancouver. Il semble qu'il faille laisser l'exploitation du réseau d'autobus à partir de ces municipalités à l'entreprise privée; cependant la régie les contrôlerait. Je crois toutefois qu'il faudrait imposer des limites pour que l'entreprise soit profitable. La ville de New Westminster pourra nous fournir de plus amples renseignements, car ce problème a été abordé récemment au conseil municipal de cette ville à propos de la ligne entre l'hôtel Towers et l'aéroport.

**M. Skoreyko:** Je comprends très bien que vous ne vous opposez pas à ce que le commerce afflue au centre-ville. Je suis allé à Vancouver à plusieurs reprises; je suis allé aussi à l'extérieur du centre-ville, mais je devais me rendre chaque fois à l'hôtel Vancouver, et de là prendre d'autres moyens de transport. Le problème se pose au premier pont après l'aéroport: à partir de là la circulation emprunte le Marine Drive, et les autres routes. Je ne crois pas qu'il y ait de problème de circulation après le pont. Je me demande si on ne devrait pas songer plus sérieusement à ces permis.

## [Texte]

**Mr. Wilson:** As I say, I do not think it would affect the traffic picture in any way. You could go out Oak St. and find the cars bumper to bumper for a terrific distance.

**Mr. Skoreyko:** So the problem is going both ways.

**Mr. Wilson:** That is right, and you have the same problem trying to get out of the airport area into Vancouver; it will take you an hour to get in.

**Mr. Skoreyko:** Will Mr. Bennett not give you any money for bridges?

**Mr. Wilson:** Mr. Bennett is building the Knight Road Bridge upstream towards the eastern boundary of the City, and of course the federal government is building the Hudson Street Bridge which will go directly to the airport.

**Mr. Skoreyko:** Then what we really need, Mr. Wilson, is more governments.

**Mr. Wilson:** If funds could be made available to the municipalities they could play a tremendous role in looking after local problems.

**The Chairman:** I would like to thank both Mr. Wilson and Mr. Lash.

**Mr. Wilson:** Mr. Chairman, I am delighted to have had this opportunity of meeting with you. On behalf of our Mayor and Council I extend to you a most hearty welcome to the city.

I can assure you that we have not arranged this weather for you. This is the kind of weather that is normal, you know. I believe our Prime Minister must have gone back with very glowing reports of our skiing facilities. He enjoyed himself according to all reports and I hope each and every one of you go back with pleasant recollections of your visit.

**The Chairman:** Thank you very much. I would like to call upon Mr. Tom Montgomery of MacLure's Cabs Ltd. As Mr. Montgomery does not have a brief I will ask him to make a short résumé.

**Mr. Tom Montgomery (General Manager, MacClure's Cabs Ltd.):** We are happy with the situation as it is.

**The Chairman:** Would you prefer only to answer questions? Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Mr. Montgomery, you represent MacLure's Cabs. What connection has MacLure's Cabs to Vancouver Airline Limousines (1963) Ltd.?

## [Interprétation]

**M. Wilson:** Comme je le disais, je ne crois pas que cela affecte l'état de la circulation. Vous pouvez prendre la rue Oak et vous verrez que les voitures avancent de pare-choc à pare-choc sur une bonne distance.

**M. Skoreyko:** C'est donc dans les deux sens que le problème se présente.

**M. Wilson:** Oui. C'est le même problème si vous voulez sortir de la zone de l'aéroport pour vous rendre à Vancouver: il vous faudra une heure pour entrer en ville.

**M. Skoreyko:** M. Bennett ne vous donnerait-il pas d'argent pour construire un pont?

**M. Wilson:** M. Bennett construit le pont de la rue Knight, en amont, dans la partie est de la ville. Le gouvernement fédéral construit le pont de la rue Hudson, qui ira directement à l'aéroport.

**M. Skoreyko:** Ce qu'il nous faut, c'est donc d'autres gouvernements.

**M. Wilson:** Je pense que si on mettait des fonds à la disposition des municipalités, celles-ci pourraient contribuer grandement à régler les problèmes locaux.

**Le président:** Je remercie messieurs Wilson et Lash.

**M. Wilson:** Monsieur le président, je suis très heureux d'avoir eu cette occasion de vous rencontrer. Au nom de notre maire et de notre conseil municipal, je désire donc vous souhaiter la bienvenue dans notre ville.

Je puis vous donner l'assurance que nous n'avons pas réservé le mauvais temps pour vous. C'est le temps qu'il fait ici. Je pense que notre Premier Ministre a dû vous faire l'éloge de nos stations de ski. A ce qu'on dit, il a été heureux de son séjour. J'espère que vous rentrerez chez vous avec de très bons souvenirs.

**Le président:** Merci beaucoup. Je demanderai à M. Tom Montgomery, de la MacLure's Cabs Ltd., de bien vouloir se présenter. Étant donné que M. Montgomery n'a pas présenté de mémoire, je lui demanderai de faire un bref résumé.

**M. T. Montgomery (Directeur général, MacLure's Cabs Ltd.):** Nous sommes satisfaits de la situation présente.

**Le président:** Préférez-vous simplement répondre aux questions? Monsieur Horner.

**M. Horner:** Monsieur Montgomery, vous représentez la MacLure's Cabs Ltd. Quels sont vos rapports avec la Vancouver Airline Limousines (1963) Ltd.?

## [Text]

**Mr. Montgomery:** MacLure's has a contract to handle the taxi service with Vancouver Airline Limousines (1963) Ltd.

**Mr. Horner:** You are not a subsidiary?

**Mr. Montgomery:** Well, not of that company but we also have Richmond Cabs Limited.

**Mr. Horner:** Richmond Cabs Limited are a subsidiary of MacLure's.

**Mr. Montgomery:** No, they are half and half: half is the Airline's and half ours. We are partners in that.

**Mr. Horner:** Oh, I see. So this is similar to the Montreal situation.

**Mr. Montgomery:** No, no please. We are a little more civilized out here.

**Mr. Horner:** Mr. Montgomery, you mistook me: I said in the ownership arrangements.

**Mr. Montgomery:** I am sorry.

**Mr. Horner:** I did not refer in any way, shape or form to the heat that is generated in Montreal over an exclusive franchise.

**Mr. Trudel:** Would you repeat your answer please, Mr. Montgomery, to the last question?

**Mr. Montgomery:** I do not know what the last question was.

**Mr. Horner:** My last question was that the ownership of the franchise is broken down in an arrangement similar to what it was in Montreal.

**Mr. Montgomery:** I have no idea what Montreal has.

**Mr. Horner:** In Montreal Murray Hill have the bus franchise and the taxi franchise, operate a bus and limousine service and have a part interest financially in a taxi service out of Dorval which is similar...

**Mr. Montgomery:** Yes, it is something similar...

**Mr. Horner:** ...maybe not exactly to your operation.

**Mr. Montgomery:** No.

**The Chairman:** Order. Order.

**Mr. Rock:** Mr. Chairman, on a point of order. Did you say Murray Hill owns also the taxi service at Dorval?

## [Interpretation]

**M. Montgomery:** La MacLure a un contrat, pour assurer le service de taxi, avec la Vancouver Airline Limousines (1963) Ltd.

**M. Horner:** Vous n'êtes pas une filiale?

**M. Montgomery:** Non, pas de cette compagnie, mais nous avons aussi la Richmond Cabs Ltd.

**M. Horner:** Richmond Cabs Ltd. est une filiale de votre compagnie?

**M. Montgomery:** Non. Elle relève en partie de nous et en partie de la Vancouver Airline. Nous sommes associés.

**M. Horner:** Je vois. C'est donc comme à Montréal?

**M. Montgomery:** Non, je vous en prie. Nous sommes un peu plus civilisés ici.

**M. Horner:** Vous m'avez mal compris. Je parlais des accords de propriété.

**M. Montgomery:** Excusez-moi.

**M. Horner:** Je ne faisais en aucune manière allusion aux conflits qui se présentent à Montréal au sujet de l'exclusivité de la concession.

**M. Trudel:** Voulez-vous s'il vous plaît répéter votre réponse à la dernière question, monsieur Montgomery?

**M. Montgomery:** Je ne me souviens pas de la dernière question.

**M. Horner:** Ma dernière question était que la propriété de la concession est répartie de façon analogue à ce qui a été fait à Montréal.

**M. Montgomery:** Je n'ai aucune idée de ce qui se fait à Montréal.

**M. Horner:** A Montréal, la Murray Hill a la concession d'autobus et de taxis; elle exploite un service d'autobus et de limousine et possède des intérêts financiers dans un service de taxis à partir de Dorval, ce qui ressemble...

**M. Montgomery:** Oui, c'est quelque chose de semblable...

**M. Horner:** ... peut-être pas exactement.

**M. Montgomery:** Non.

**Le président:** A l'ordre.

**M. Rock:** Un rappel au Règlement, s'il vous plaît. Avez-vous dit que Murray Hill possède également un service de taxi à Dorval?

## [Texte]

**Mr. Horner:** No, I did not say that. I said, and the record will prove me right, they have a part financial interest.

**The Chairman:** Order, please.

**Mr. Montgomery:** If I may say something here, I did see part of a brief in which they denied that absolutely.

**Mr. Horner:** All right, let us assume they have a working arrangement with a taxi operation in Dorval.

**Mr. Montgomery:** Well, they even deny that. They phone for cabs when they need them: that is what the brief says.

**The Chairman:** I would ask you two gentlemen to finish your questions before you start to answer. It is very hard for the translator.

**Mr. Horner:** Mr. Montgomery under Section 7 of your contract Vancouver Airline Limousines (1963) Ltd. have the right in essence to sublease or require the assistance of a taxi service at the airport.

**Mr. Montgomery:** Yes.

**Mr. Horner:** But they have to do it with the consent of the licensor or the Minister. Am I right in that?

**Mr. Montgomery:** Yes.

**Mr. Horner:** And the Minister granted this permission when MacLure's entered the field...

**Mr. Montgomery:** I think it was 1963...

**Mr. Horner:** ...1963 was when MacLure's...

**Mr. Montgomery:** ...actually MacLure's is the original one. I mean they have been there since 1928.

**Mr. Horner:** But then there was a subdivision of companies in 1963.

**Mr. Montgomery:** Yes, in 1963.

**Mr. Horner:** And this was done with the granting and the permission of the licensor. Also under Section 18, would you read... you are the...

**Mr. Montgomery:** I am the General Manager.

**Mr. Horner:** ...you are the General Manager, you know the contract then.

**Mr. Montgomery:** Well, I do not have it in front of me.

## [Interpretation]

**M. Horner:** Non. Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit qu'ils ont un intérêt financier; le compte-rendu prouvera que j'ai raison.

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît.

**M. Montgomery:** Permettez-moi d'apporter une précision; j'ai lu une partie d'un mémoire qui niait catégoriquement la chose.

**M. Horner:** Bon, disons qu'elle a une entente avec une compagnie de taxi de Dorval.

**M. Montgomery:** On nie même cela. Elle téléphone aux taxis quand elle en a besoin. C'est ce qu'on dit dans le mémoire.

**Le président:** Veuillez terminer vos questions avant de commencer à répondre: c'est très dur pour l'interprète.

**M. Horner:** Monsieur Montgomery, selon l'article 7 de votre contrat, la Vancouver Airlines Limousines (1963) Ltd. a le droit de sous-louer ou d'utiliser un service de taxis à l'aéroport.

**M. Montgomery:** Oui.

**M. Horner:** Cependant elle doit le faire avec le consentement du ministre. Est-ce exact?

**M. Montgomery:** Oui.

**M. Horner:** Le ministre a accordé cette autorisation lorsque la MacLure est entrée en jeu.

**M. Montgomery:** Je pense que c'est en 1963.

**M. Horner:** En 1963, c'est le moment où la MacLure...

**M. Montgomery:** La MacLure était là au début. Elle est là depuis 1928.

**M. Horner:** Mais il y a eu division de la compagnie en 1963?

**M. Montgomery:** Oui, en 1963.

**M. Horner:** Cela a été fait avec l'accord et l'autorisation du ministre. Selon l'article 18—lisez, je vous prie—you êtes le...

**M. Montgomery:** Je suis le directeur général.

**M. Horner:** Vous êtes le directeur général. Vous connaissez donc le contrat.

**M. Montgomery:** Je ne l'ai pas devant moi.

## [Text]

**Mr. Horner:** Under Section 18 (a) it goes on to say this:

...the Minister may in his sole discretion authorize other carriers to provide such additional services at the said airport in addition to the ground transportation services being provided by the Licensee.

I read that carefully and very slowly. I have found no evidence, Mr. Montgomery, to suggest this, but let us suppose that the service fell off badly and that there were complaints repeatedly of a shortage of taxis at the airport, and service was poor and impolite and all the rest that could happen. Do you believe under that Section the Minister would then be given the discretion to grant, say, some other taxi company loading privileges at the airport too?

**Mr. Montgomery:** If we could not solve the problem, yes.

**Mr. Horner:** A further question with regards to your contract. MacLure's have a 10-year contract with Vancouver Limousines Services, am I right?

**Mr. Montgomery:** Yes.

**Mr. Horner:** But Vancouver Limousines only have a five-year renewable contract.

**Mr. Montgomery:** No, we have the same as they have. It is one of those deals...

**Mr. Horner:** A five-year renewal?

**Mr. Montgomery:** Yes, a five-year contract.

**Mr. Horner:** You go up to a commission of 5 per cent to the federal government.

**Mr. Montgomery:** Not up to. Period. That is what we pay, five per cent...

**Mr. Horner:** Five per cent now...

**Mr. Montgomery:** ...of everything out of the airport.

**Mr. Horner:** ...of everything out of the airport. We studied this. Toronto paid 5 per cent. Montreal was working on a flat rate which came to about 3.5 per cent; I may be wrong there, but it was under 5 per cent in any case. Looking ahead, I see where Calgary is paying 7 per cent or over. Would you suggest the other airports should too? Is there any relation as to why we should have a different rate for these airports, in your mind?

## [Interpretation]

**M. Horner:** L'article 18 dit encore que

Le ministre peut, à sa discrédition, autoriser d'autres transporteurs à assurer le service additionnel requis à cet aéroport en plus des services de transport au sol assurés par le locataire.

Je l'ai lu attentivement et très lentement. Je n'ai aucune raison de croire ceci, monsieur Montgomery, mais supposons que le service soit très mauvais, qu'il y ait des plaintes sur le nombre insuffisant de taxis à l'aéroport et que les chauffeurs soient grossiers. Croyez-vous qu'en vertu de cet article le Ministre aurait le pouvoir d'accorder à d'autres compagnies de taxis des priviléges à l'aéroport?

**M. Montgomery:** Si l'on ne peut résoudre le problème, oui.

**M. Horner:** Une autre question concernant votre contrat. La MacLure a un contrat de 10 ans avec la Vancouver Limousines Services, n'est-ce pas?

**M. Montgomery:** Oui.

**M. Horner:** Cependant la Vancouver Limousines n'a qu'un contrat renouvelable de 5 ans.

**M. Montgomery:** Non. Nous avons le même contrat qu'eux. Il s'agit d'un accord...

**M. Horner:** Renouvelable au bout de cinq ans?

**M. Montgomery:** Oui, un contrat de cinq ans.

**M. Horner:** Vous allez jusqu'à une commission de 5 p. 100 au gouvernement fédéral.

**M. Montgomery:** Pas jusqu'à 5 p. 100 mais 5 p. 100.

**M. Horner:** 5 p. 100.

**M. Montgomery:** De tout le trafic de l'aéroport.

**M. Horner:** De tout le trafic de l'aéroport. Nous avons étudié ce qu'il en était. A Toronto, on paye 5 p. 100; à Montréal c'est un fixe qui représente à peu près 3½ p. 100—je me trompe peut-être là mais c'était de moins de 5 p. 100 de toute façon. Et je vois que Calgary paie 7 et plus. Alors, diriez-vous que les autres aéroports devraient faire de même. Je ne vois pas pourquoi les taux devraient être différents pour ces différents aéroports.

## [Texte]

**Mr. Montgomery:** No, I think these companies which originally had the franchise run scared all the time, I really do, and that is why they pay it; they should not pay it at all, really.

**Mr. Horner:** Run-scared policy.

**Mr. Montgomery:** I mean it is the government. You get into the thing, you get all your money invested in there and you are afraid to bargain properly. We paid 10 per cent before but we bargained it down to 5 per cent.

**Mr. Horner:** Oh, I see. But you think it should come up for bid every once in awhile.

**Mr. Montgomery:** No, I do not think it should come up for bid. I think it is a difficult thing. In our particular case we have a couple of million dollars invested and we have built all our business around this particular thing, and what happens. You have got to have some kind of feeling of security or...

**Mr. Horner:** I agree. Vancouver is one of three places we have studied. Vancouver is unique in this respect; you have divided in essence the taxi service and the bus service. I am going to ask you this question. Do you think in dividing it the bus service should remain an exclusive franchise and that the taxi service will someday come into being as an open or a common stand?

**Mr. Montgomery:** No, I do not think that will actually ever come about.

**Mr. Horner:** Owing to the ease of getting into the taxi business—I mean you buy cars, you have to renew them every so often in any case; whereas the bus service is altogether different, it takes more money and more capital and everything else, so that it should not be open for bid—but the taxi service, in fairness to all competing taxi drivers, could very well be open for bid on a five-year or a ten-year period, or whatever you may think.

**Mr. Montgomery:** When I mentioned the \$2 million, I was talking about the taxicabs and not the buses and limousines. That is something else. Talking about \$2 million invested with cabs and whatever to support this thing, you are talking about the \$2 million of ours in five years being wiped out.

## [Interprétation]

**M. Horner:** Non. Je pense que ces compagnies qui ont obtenu la concession à l'origine, sont toujours inquiètes, anxieuses, c'est pourquoi elles paient cela, mais elles ne devraient pas.

**M. Horner:** C'est une politique de crainte.

**M. Montgomery:** C'est à cause du gouvernement. Vous vous engager, vous investissez votre argent et ensuite vous avez des craintes et vous n'osez pas négocier comme il faudrait. Nous payions 10 p. 100 autrefois, mais nous avons négocié et nous ne payons plus que 5 p. 100 maintenant.

**M. Horner:** Je vois. Mais vous croyez que cela devrait faire l'objet d'un appel d'offres de temps à autre?

**M. Montgomery:** Non je ne crois pas que cela doive faire l'objet d'un appel d'offre. C'est assez délicat. Dans notre cas, nous avons investi quelque deux millions de dollars, nous avons centré toute notre entreprise là-dessus, et que se produit-il? Il faut donc avoir un certain sentiment de sécurité.

**M. Horner:** Je suis d'accord. Vancouver est un des trois endroits que nous avons étudié et c'est un cas bien particulier à cet égard. Vous avez établi une nette distinction entre le service de taxis et le service d'autobus. Je vous pose donc la question suivante: en procédant ainsi, votre sentiment était-il que le service d'autobus devrait demeurer une concession exclusive, tandis que le service de taxis deviendra éventuellement un jour un service ouvert au public?

**M. Montgomery:** Non, je ne crois pas que cela puisse se réaliser.

**M. Horner:** Du fait de la facilité d'entreprendre une exploitation du taxis—je veux dire que vous achetez des voitures et qu'il faut de toute façon les renouveler de temps en temps mais c'est toute autre chose qu'un service d'autobus. Il faut plus d'argent, il faut plus de capitaux; le service d'autobus ne devrait donc pas faire l'objet d'appels d'offres, mais le service de taxis, en toute justice à l'égard de tous les chauffeurs, devrait aussi faire l'objet d'un appel d'offres tous les 5 ans ou tous les 10 ans, comme vous l'entendez.

**M. Montgomery:** Lorsque je parlais de 2 millions de dollars, je parlais de taxis et non pas d'autobus ou de limousines, c'est autre chose. Nous parlons de 2 millions de dollars d'investissement pour des taxis et ce dont nous avons besoin pour ce travail. Nous parlons de 2 millions de dollars qui disparaîtraient en 5 ans.

## [Text]

**Mr. Horner:** You would still have your licences to operate in the City of Vancouver as a taxi service, would you not?

**Mr. Montgomery:** We would still have it, but we would not have the business though; we have built our business around the cabs to give good service to the airport. We would be in a position where we have the licences but then we would have to get the business somewhere else.

**Mr. Horner:** Does your company own all the cabs?

**Mr. Montgomery:** We own 90 per cent of them.

**Mr. Horner:** Ninety per cent of them. Your drivers are not unionized?

**Mr. Montgomery:** They are unionized, but it is not very strong. We do actually have a union contract and pay the union rates but they have difficulty collecting the dues. This is about the size of it.

**Mr. Horner:** They have difficulty collecting the dues.

**Mr. Montgomery:** It is a good arrangement.

**Mr. Horner:** For the company.

**Mr. Montgomery:** And lousy for the union.

**Mr. Horner:** I think the Committee would agree with that statement.

**Mr. Forrestall:** Speak for yourself, Jack.

**Mr. Horner:** All right, I will. You do not believe your taxi company could operate without the exclusive franchise from the federal government?

**Mr. Montgomery:** Oh, I would not say that. I think we are good enough operators: we would bounce back all right, but we would take a loss for a couple of years.

**Mr. Horner:** But yet that is only worth 5 per cent.

**Mr. Montgomery:** Five per cent of the gross is a lot of dough. That is the gross. That is not the net.

**Mr. Horner:** There is no relationship—I am going to approach this for a purpose—to the percentage you can pay off the gross in the

## [Interpretation]

**M. Horner:** Il vous resterait toujours votre permis d'exploiter un service de taxis dans la ville de Vancouver, n'est-ce pas?

**M. Montgomery:** Oui, nous l'aurions toujours, mais nous n'aurions pas le chiffre d'affaires voulu parce que nous avons conçu notre entreprise en fonction des taxis, pour assurer un bon service à l'aéroport. Nous aurions les permis, sans doute, mais il nous faudrait recruter notre clientèle ailleurs.

**M. Horner:** Est-ce que vous êtes propriétaire de tous les taxis?

**M. Montgomery:** De 90 p. 100 d'entre eux.

**M. Horner:** De 90 p. 100 d'entre eux. Vos chauffeurs sont ils syndiqués, monsieur Montgomery?

**M. Montgomery:** Ils sont syndiqués mais ce n'est pas un syndicat très puissant. Nous avons une convention collective, nous payons le tarif syndical mais la perception des cotisations pose des difficultés. Elle est à peu près la situation.

**M. Horner:** La perception des cotisations syndicales pose des difficultés.

**M. Montgomery:** C'est une bonne convention.

**M. Horner:** Pour la compagnie.

**M. Montgomery:** Mais très mauvaise pour le syndicat.

**M. Horner:** Je pense que le Comité serait d'accord là-dessus.

**M. Forrestall:** Allons-y, Jack.

**M. Horner:** C'est ce que je vais faire. Vous ne croyez donc pas que votre compagnie de taxis pourrait fonctionner sans la concession du gouvernement fédéral?

**M. Montgomery:** Non, ce n'est pas ce que je dirais. Je crois que nous sommes des exploitants suffisamment qualifiés; nous finirions bien par tomber sur nos pieds, mais nous subirions sans doute un déficit pendant un ou deux ans.

**M. Horner:** Mais ce n'est que 5 p. 100.

**M. Montgomery:** C'est 5 p. 100 du brut et non pas du net. Cela fait beaucoup d'argent.

**M. Horner:** Il n'y a aucun rapport—je vais essayer de faire une approximation—avec le pourcentage que vous pouvez payer sur le

## [Texte]

length of haul your exclusive franchise gives you. And when I say the length of haul I mean take Montreal which is 10 or 12 miles from Dorval, it is going to be 27; take Toronto, 18 or 20 miles; your haul is—what is it, 8, 10 miles?

**Mr. Montgomery:** About 12 miles.

**Mr. Horner:** Should you be able to pay a lesser or a greater amount in relationship to your haul in comparison with another airport? Does this vary at all?

**Mr. Montgomery:** Well, yes. I think it would be more difficult for them; we pick it up because we are only three or four miles from the area where our telephone rings and we can move them back into there. In other words that subsidizes the airport.

**Mr. Horner:** Less deadhauling...

**Mr. Montgomery:** Yes. We subsidize it with that business. If we did not have it I would not take the airport if you gave me \$10,000 a year.

**Mr. Horner:** Coral Cabs were partly right when they said you had an advantage, you only deadheaded three miles.

**Mr. Montgomery:** Well, yes. But you could not possibly operate it and pay 5 per cent if you did not have another business to go with it. It is not fair.

**Mr. Horner:** A further question, Mr. Chairman, and then I will pass. Do you believe the federal government should set up a kind of standard based on a percentage rather than a flat fee? Some of the airports operate on a flat fee.

**Mr. Montgomery:** I honestly believe at the moment we can live with the 5 per cent, but if the increase in labour costs and that continue on in the next two or three years I believe the federal government is going to have to subsidize us to keep us there.

**Mr. Horner:** In the next two or three years your traffic is going to double too, is it not? Well, no, not that fast, but it is going up enough. In the last 10 years your traffic at Vancouver airport...

**Mr. Montgomery:** Well, of course, they are putting in bridges and it will help that par-

## [Interprétation]

brut dans la longueur de parcours que vous donne votre concession exclusive. Lorsque je parle de la longueur du parcours, disons par exemple, à Montréal, 12 milles de Dorval au centre-ville ce sera 27—Toronto, 18 ou 20 milles—votre parcours est de 8, 10 milles?

**M. Montgomery:** Environ 12 milles.

**M. Horner:** Est-ce que vous devriez être en mesure de payer un montant plus ou moins élevé selon la longueur du votre parcours comparativement à un autre aéroport? Y a-t-il indifférence?

**M. Montgomery:** Oui, je crois qu'il serait plus difficile pour eux parce que là où nous cueillons les voyageurs ce n'est qu'à trois ou quatre milles du centre où nous recevons les appels. En d'autres mots, cela subventionne l'aéroport.

**M. Horner:** Moins les trajets à vide.

**M. Montgomery:** Oui, nous le subventionnons avec ce genre d'exploitation. Si on ne l'avait pas je ne prendrais pas l'aéroport même si vous me donniez 10,000 dollars par an.

**M. Horner:** Coral Cabs Ltd., avait donc en partie raison en disant que vous aviez un avantage parce que votre trajet à vide n'était que de 3 milles?

**M. Montgomery:** Sans doute, mais on ne pourrait pas assurer le service et payer 5 p. 100 si on n'avait pas un autre avantage en compensation. Ce serait injuste.

**M. Horner:** Une autre question, monsieur le président, et ensuite je céderais mon tour.

Croyez-vous que le gouvernement fédéral devrait établir des normes fondées sur un pourcentage plutôt qu'un forfait. Dans certains aéroports, c'est un forfait.

**M. Montgomery:** Je crois sincèrement qu'en ce moment, nous pouvons nous en tirer en payant 5 p. 100 mais si l'augmentation du coût de la main-d'œuvre de tout le reste se poursuit au cours des deux ou trois prochaines années, je crois que le gouvernement fédéral devra nous subventionner s'il veut que nous maintenions ces services.

**M. Horner:** Au cours des deux ou trois prochaines années le trafic aura doublé, lui aussi, n'est-ce pas? Peut-être pas aussi rapidement, mais enfin, il augmente. Au cours des dernières années votre trafic, à l'aéroport de Vancouver...

**M. Montgomery:** Oui. Maintenant ils aménagent des ponts, ce qui contribuera beau-

[Text]

ticular situation tremendously for us. That one bridge alone will cut the whole thing down, yes.

**Mr. Horner:** And so you will actually save money...

**Mr. Montgomery:** At that stage.

**Mr. Horner:** ...in traffic. But you never really answered my question about the flat rate. Would you prefer to be on a flat rate, or should the Committee recommend that at all international airports granting exclusive franchises the federal government should work on a percentage basis?

**Mr. Montgomery:** No, I think it should be a flat rate. It would eliminate an awful lot of office work for us.

**Mr. Horner:** Yes, but looking at it...

**Mr. Montgomery:** I am looking at it from my point of view.

**Mr. Horner:** Take me, for example, as a scrutinizing representative of the taxpayers, I see that a flat rate existed in Montreal throughout the 1967 Expo year. There is no way you could convince me that the federal government was shrewd in allowing that to exist. We should have got a percentage on the haul in there.

**Mr. Montgomery:** Well, I do not think you should change rules in midstream. They were paying at the other rate before...

**Mr. Horner:** No, no, but we should not renegotiate in that particular year either, should we?

**Mr. Montgomery:** I would not think so.

**Mr. Horner:** No. Well that may be what has happened. No further questions for now.

**The Chairman:** Mr. Skoreyko.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Montgomery, you mentioned earlier in your remarks about a joint venture, a joint ownership. What kind of an ownership does your company, MacLure's have with Vancouver Airline Limousines?

**Mr. Monigometry:** We each own 50 per cent of Richmond Cabs and it is under the management control of MacLure's Cabs.

**Mr. Skoreyko:** Is this a concession you had to make to get the concession?

[Interpretation]

coup à résoudre cette situation pour nous. Un seul pont arrangerait déjà bien des choses.

**M. Horner:** Vous pourrez donc épargner de l'argent...

**M. Montgomery:** A ce stade.

**M. Horner:** ...pour ce qui est du trafic. Mais vous n'avez jamais vraiment répondu à ma question pour ce qui est du forfait. Préférez-vous avoir un forfait ou souhaitez-vous que nous recommandions que dans tous les aéroports internationaux qui octroient de concessions exclusives le gouvernement fédéral devrait prélever un pourcentage?

**M. Montgomery:** Non. Ce devrait être un forfait fixe. Cela éliminerait beaucoup de travail, en ce qui nous concerne.

**M. Horner:** Oui. Mais volez un autre point de vue...

**M. Montgomery:** Je considère mon propre point de vue.

**M. Horner:** Prenons mon cas, par exemple. En tant que représentant enquêteur du contribuable, je constate qu'il y avait un forfait à Montréal pour toute l'année de l'Expo 1967. Vous ne me convaincrez jamais que le gouvernement a été avisé en permettant cela. On aurait du avoir un pourcentage pour ce parcours.

**M. Montgomery:** Je ne crois qu'on doit changer les règles au milieu du jeu. Au paravant, c'est l'autre taux qui était appliquée...

**M. Horner:** Non, mais on ne devrait pas re-négocier non plus, pour cette année.

**M. Montgomery:** Non je ne le crois pas.

**M. Horner:** Vous avez sans doute raison. Je n'ai plus d'autres questions.

**Le président:** Je donne la parole à Monsieur Skoreyko.

**M. Skoreyko:** Monsieur Montgomery, vous avez parlé plus tôt, au cours de vos observations, d'une co-propriété. Quel genre de co-propriété avez-vous à la MacLure avec la Vancouver Airlines Limousines?

**M. Monigometry:** Chacun de nous détient 50 p. 100 de la Richmond Cabs, et c'est MacLure's Cabs qui la contrôle pour ce qui est de l'administration.

**M. Skoreyko:** Est-ce que c'est là la concession que vous avez faite pour obtenir la concession, monsieur?

## [Texte]

**Mr. Montgomery:** No, when we split the company, we bought the bulk of his taxicabs in 1963 and the other people bought the buses and limousines and some taxicabs. Four Richmond cabs were in there and we felt that two owners of taxicabs was no good, because these drivers were working for us and they were working for them and then there were shenanigans going on. So we got together and decided, after negotiating, that this was the answer.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Montgomery, you mentioned that you had something in the area of \$2 million invested in cabs and equipment?

**Mr. Montgomery:** Yes, for property, garages, office, despatchers and parking areas.

**Mr. Skoreyko:** Yes, you are speaking about quite a number of cabs. How many MacLure cabs do you operate?

**Mr. Montgomery:** Eighty.

**Mr. Skoreyko:** You operate 80 cabs and you own 90 per cent of that?

**Mr. Montgomery:** That is right.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Montgomery, I want to pose a question to you which I think is very serious. I just came back from downtown in one of your cabs and the driver informed me in no uncertain terms that he was very happy with his job, but that MacLure owned outright six cabs and the rest of them were owner-driven cabs.

**Mr. Montgomery:** You got that from the taxi driver, he can give you any kind of a story that he wants.

**Mr. Skoreyko:** I want your answer, Mr. Montgomery.

**Mr. Montgomery:** I just finished telling you that we own 90 per cent of 80 cabs.

**Mr. Skoreyko:** What is the figure then, Mr. Montgomery. How many do you own exactly?

**Mr. Montgomery:** Well I cannot say MacLure's cabs, because I personally have some and my partner has some, but out of the total of the fleet of the 80 cars, one way or the other the group of people who are the shareholders own 72.

**Mr. Skoreyko:** How many shareholders do you have in the MacLure Cab Company?

## [Interprétation]

**M. Montgomery:** Non, lorsque nous nous sommes partagés la compagnie en 1963, nous avons acheté la majorité de ses taxis mais les autres ont acheté les autobus et limousines et quelques taxis. Il y avait là quatre taxis de la Richmond Cab et nous étions d'avis que deux propriétaires de taxis, ça ne vaut pas grand chose car ces chauffeurs travaillaient pour nous et travaillent pour eux et il y a un méli-mélo. Nous avons donc décidé, après négociations, que là résidait la solution à notre problème.

**M. Skoreyko:** Monsieur Montgomery, vous avez dit que vous avez investi 2 millions de dollars en taxis et en équipement.

**M. Montgomery:** Oui, en biens, garages, bureaux, dispatches, et parcs de stationnement.

**M. Skoreyko:** Vous parlez d'un grand nombre de taxis. Combien de taxis avez-vous en tant que MacLure?

**M. Montgomery:** 80 taxis pour la MacLure Cab.

**M. Skoreyko:** Vous êtes propriétaire de 90 p. 100?

**M. Montgomery:** C'est exact.

**M. Skoreyko:** Monsieur Montgomery, je voudrais vous poser une question et je pense qu'elle est assez importante. Je reviens du centre-ville à bord d'un de vos taxis, et le chauffeur m'a dit de façon bien précise qu'il était très heureux de son emploi mais que la MacLure n'avait que six taxis, tous les autres appartenant à des chauffeurs propriétaires.

**M. Montgomery:** C'est ce qu'un chauffeur de taxi vous a dit; il peut vous dire tout ce qu'il veut.

**M. Skoreyko:** Je veux votre réponse monsieur Montgomery.

**M. Montgomery:** Je finissais de vous dire que nous avons 90 p. 100 de 80 taxis.

**M. Skoreyko:** Alors, qu'est-ce que cela représente, de combien de taxis exactement, êtes-vous propriétaire?

**M. Montgomery:** Je ne puis vous le dire en ce qui concerne la MacLure Cab, j'en ai moi-même, mon partenaire en a, mais du total de la flotte de 80 voitures, nous avons, d'une façon ou d'une autre, le groupe de personnes qui sont des actionnaires, sont propriétaires de 72.

**M. Skoreyko:** Combien y a-t-il d'actionnaires dans la MacLure Cab Limited?

[Text]

**Mr. Montgomery:** We have three.

**Mr. Skoreyko:** You have 3 shareholders and you own 90 per cent of 80 cabs.

**Mr. Montgomery:** That is right.

**Mr. Skoreyko:** That is 72 cabs. You own those?

**Mr. Montgomery:** Yes, 72 cabs.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Montgomery, what is your contractual arrangement with Vancouver Airline Limousines in terms of rental, if you like, for the concession? What is your fee per unit to Vancouver Airline Limousines? What do you have to pay this company for the concession at the airport?

**Mr. Montgomery:** Nothing.

**Mr. Skoreyko:** You pay them nothing?

**Mr. Montgomery:** That is what it is worth and that is what we pay.

**Mr. Skoreyko:** Oh, I see. Mr. Montgomery, what do your owner-driver cabs have to pay MacLure for the right to operate under your licence?

**Mr. Skoreyko:** They pay you \$115 per for despatch service. That is not just for the airport, that is around the clock telephone calls...

**Mr. Skoreyko:** They pay you \$115 per month.

**Mr. Montgomery:** ...and other franchises we have, like street stands and such; they are allowed to use them.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Chairman, those are all the questions for now. Will you put me down for later, please.

**The Chairman:** Mr. Trudel.

**Mr. Trudel:** Mr. Chairman, Mr. Montgomery, how many cabs do you own yourself?

**Mr. Montgomery:** Well I...

**Mr. Trudel:** Not the other shareholders, you?

**Mr. Montgomery:** I own 32.

**Mr. Trudel:** Under the existing arrangement, I believe there are 14 cabs licensed under Richmond taxicab. Is that correct?

[Interpretation]

**M. Monigometry:** Nous en avons trois.

**M. Skoreyko:** Trois actionnaires et vous êtes propriétaire de 90 p. 100 de 80 voitures.

**M. Monigometry:** C'est exact.

**M. Skoreyko:** Cela fait 72 taxis. Vous êtes propriétaires?

**M. Monigometry:** Oui, 72 taxis.

**M. Skoreyko:** Monsieur Montgomery, quelles sont les dispositions contractuelles que vous avez conclues avec la *Vancouver Air Line Limousines*, pour ce qui est de la location, ou si vous préférez, pour la concession? Qu'est-ce qu'il vous en coûte, par unité, envers la *Vancouver Air Lines Limousines*? Que vous faut-il payer à cette compagnie pour avoir cette concession à l'aéroport?

**M. Monigometry:** Rien.

**M. Skoreyko:** Vous ne leur payer rien?

**M. Monigometry:** C'est ce que cela vaut et c'est ce que nous payons.

**M. Skoreyko:** Je vois. Alors, monsieur Montgomery, vos chauffeurs propriétaires que doivent-ils payer à la MacLure pour avoir le droit d'opérer en vertu de votre permis?

**M. Monigometry:** \$115 par mois pour les services de répartiteur. Ce n'est pas simplement pour l'aéroport mais c'est pour le service téléphonique 24 heures sur 24...

**M. Skoreyko:** Ils vous payent \$115 par mois?

**M. Monigometry:** ...et pour d'autres avantage que nous leur offrons, tels les postes dans les rues, qu'ils peuvent utiliser.

**M. Skoreyko:** Monsieur le président, c'étaient là toutes les questions que je voulais poser maintenant; veuillez m'inscrire pour une deuxième tournée.

**Le président:** Monsieur Trudel.

**M. Trudel:** Monsieur le président, monsieur Montgomery, de combien de taxis êtes-vous propriétaire, vous-même?

**M. Monigometry:** Ma foi...

**M. Trudel:** Non pas les autres actionnaire mais vous-même.

**M. Monigometry:** Je suis propriétaire de 3 voitures.

**M. Trudel:** En vertu des dispositions actuelles, je crois qu'il y a 14 taxis qui détiennent des permis de Richmond.

[Texte]

**Mr. Montgomery:** Yes.

**Mr. Trudel:** Now are these cabs assigned to the airport at the present time, or to the area of Richmond?

**Mr. Montgomery:** We base them at the airport, but they can service Richmond, and do.

**Mr. Trudel:** I believe there was a figure mentioned this morning of about 62 cabs having access under your franchise to the airport?

**Mr. Montgomery:** Yes.

**Mr. Trudel:** Now what is the differential between the 14 cabs and the 62 cabs if they are all under Richmond taxi?

**Mr. Montgomery:** Well the 14 cars are Richmond taxicabs and they have taxicab licences for the whole area, not just the airport.

**Mr. Trudel:** This would be a municipal?

**Mr. Montgomery:** Yes, for that area.

**Mr. Trudel:** All right.

**Mr. Montgomery:** The other ones are Vancouver cabs, which have Vancouver taxi licences, that go to the airport and can pick up on an airport licence. They cannot pick up in Richmond, but they can pick up at the airport.

**Mr. Trudel:** Do you have to pay the City of Richmond ...

**Mr. Montgomery:** Yes.

**Mr. Trudel:** ...for this privilege on the 62 cabs?

**Mr. Montgomery:** Yes.

**Mr. Trudel:** Do you have to pay a full licence?

**Mr. Montgomery:** The fee is the same.

**Mr. Trudel:** The same fee?

**Mr. Montgomery:** Yes.

**Mr. Trudel:** Would you care to tell the Committee what this fee is?

**Mr. Montgomery:** It is \$30 a year per car.

**Mr. Trudel:** The rates that you charge out of the airport are these on the meter or on ne passenger?

**Mr. Montgomery:** On the meter.

[Interprétation]

**M. Montgomery:** Oui.

**M. Trudel:** Est-ce que ces taxis sont affectés à l'aéroport en ce moment, ou à la région de Richmond?

**M. Montgomery:** Nous les mettons à l'aéroport mais ils peuvent desservir Richmond et il le font.

**M. Trudel:** Je crois que, ce matin, on a parlé de 62 taxis qui ont accès à l'aéroport en vertu de votre concession?

**M. Montgomery:** Oui.

**M. Trudel:** Quelle distinction faites-vous entre les 14 taxis et les 62, s'ils relèvent tous de la *Richmond Taxi*?

**M. Montgomery:** Les 14 voitures sont de la *Richmond Taxicab*. Ils ont un permis de taxis pour toute la région non pas simplement de l'aéroport.

**M. Trudel:** Un permis municipal?

**M. Montgomery:** Oui, pour cette région.

**M. Trudel:** Parfait.

**M. Montgomery:** Les autres sont des taxis de Vancouver, qui ont des permis de Vancouver et qui se rendent à l'aéroport et qui peuvent recueillir des voyageurs en vertu d'un permis de l'aéroport. Ils ne peuvent recueillir des voyageurs à Richmond, mais à l'aéroport.

**M. Trudel:** Est-ce que vous devez payer quelque chose à la ville de Richmond...?

**M. Montgomery:** Oui.

**M. Trudel:** ...pour ce privilège, pour les 62 taxis?

**M. Montgomery:** Oui.

**M. Trudel:** Vous devez payer le plein permis?

**M. Montgomery:** C'est la même somme.

**M. Trudel:** La même somme?

**M. Montgomery:** Oui.

**M. Trudel:** Pourriez-vous nous dire quelle est cette somme?

**M. Montgomery:** C'est \$30 par année par voiture.

**M. Trudel:** Les tarifs que vous appliquez à partir de l'aéroport, est-ce au taximètre ou suivant les passagers?

**M. Montgomery:** Au taximètre.

## [Text]

**Mr. Trudel:** On the meter?

**Mr. Montgomery:** Everything is on the meter.

**Mr. Trudel:** Regardless of the number and I assume you have a maximum number of passengers you can take in any one car?

**Mr. Montgomery:** Yes, five.

**Mr. Trudel:** Five is the maximum, and you operate on the meter?

**Mr. Montgomery:** That is right.

**Mr. Trudel:** Be they Richmond taxi or the other cabs?

**Mr. Montgomery:** It does not matter, they are all the same.

**Mr. Trudel:** You mentioned three shareholders. Are all these shareholders Canadians?

**Mr. Montgomery:** Canadians?

**Mr. Trudel:** Yes?

**Mr. Montgomery:** Yes.

**Mr. Trudel:** Do you have any other interests, or do you own any other cabs or cab companies outside of the country?

**Mr. Montgomery:** No. Outside of the country?

**Mr. Trudel:** Outside of the country?

**Mr. Montgomery:** No.

**Mr. Trudel:** Are there—I would not say shareholdings—but interests outside of the country that have any say in your company?

**Mr. Montgomery:** Nothing.

**Mr. Trudel:** That is all for now, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Montgomery, what working relationship do you have with the Department of Transport airport manager? If complaints come in to the manager, do you have such a relationship with him that you discuss these at the time?

**Mr. Montgomery:** Yes.

**Mr. Skoberg:** Could you give any indication of how many complaints may be coming in?

## [Interpretation]

**M. Trudel:** Au taximètre?

**M. Montgomery:** Tout se mesure au taximètre.

**M. Trudel:** Quel que soit le nombre des voyageurs? J'imagine que vous avez un nombre maximum de voyageurs, pour un voyage donné, dans une voiture?

**M. Montgomery:** Oui, 5.

**M. Trudel:** 5 au plus, et vous tarifer en fonction d'un taximètre?

**M. Montgomery:** C'est exact.

**M. Trudel:** Que ce soit la Richmond ou d'autres taxis?

**M. Montgomery:** Peu importe, c'est toujours la même chose.

**M. Trudel:** Vous avez parlé de trois actionnaires. Est-ce que tous ces actionnaires sont Canadiens?

**M. Montgomery:** Canadiens?

**M. Trudel:** Oui.

**M. Montgomery:** Oui.

**M. Trudel:** Est-ce que vous avez d'autres intérêts ou est-ce que vous êtes propriétaire d'autres taxis ou des compagnies de taxis en dehors du pays?

**M. Montgomery:** Non. En dehors du pays?

**M. Trudel:** Oui, en dehors du pays.

**M. Montgomery:** Non.

**M. Trudel:** Y a-t-il ... je ne dirais pas des actionnaires, non, mais plutôt des intérêts à l'étranger qui ont mot à dire dans la gestion de votre compagnie?

**M. Montgomery:** Rien.

**M. Trudel:** C'est tout pour l'instant monsieur le président.

**Le président:** Je donne la parole à M. Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur Montgomery, quel rapport avez-vous avec le directeur de l'aéroport du ministère des Transports? Si des plaintes sont formulées au directeur, est-ce que les rapports que vous entrezenez sont de nature à vous permettre d'en discuter?

**M. Montgomery:** Oui.

**M. Skoberg:** Est-ce que vous pourriez nous dire combien de plaintes sont formulées en moyenne?

## [Texte]

**Mr. Montgomery:** The last official one that got to me—now you have to remember that there is an operation manager who handles this end of our business—was over a year ago. It was 14 months ago and there were three of them and they were discussed and handled between ourselves and the airport manager.

**Mr. Skoberg:** Do you have a despatcher at the airport?

**Mr. Montgomery:** No.

**Mr. Skoberg:** What do you do in the event that you may run short of cars through some Act of God, or some other reason at any time?

**Mr. Montgomery:** Well we know. It is all radio controlled and when the last car leaves they say the stand is empty and our despatcher then knows it is empty and he sends cars.

**Mr. Skoberg:** Do you have other preference cab companies that you call to fill in the gap?

**Mr. Montgomery:** We use them all. At times if we need them we phone them. The terrible part of that is generally they are busy at the same time we are. But they are all available to us, all the Vancouver and all the Coral and we use them all.

**Mr. Skoberg:** Have you lodged any complaints to law enforcement officers at the airport in regard to other cabs picking up fares when they are out there?

**Mr. Montgomery:** Well we tried to. This was happening and I got into it with the airport manager and the Sergeant of the RCMP. Between discussing that with them, we suggested that we are not all that concerned with it and we would prefer that this did not happen, unless it was something beyond just an ordinary bit of trouble then that would be different. If we are not there and a yellow cab or a black top cab comes in, we want them to pick up the people. We do not want the officers there to run out and give them a ticket for picking up the people; we want them to pick them up.

**Mr. Skoreyko:** You have sort of an honourable agreement so far as you are concerned.

## [Interprétation]

**M. Montgomery:** La dernière qu'on m'a signalée (il y a un gérant qui est responsable de cet aspect de nos opérations) la dernière plainte officielle que j'ai eue, s'est présentée il y a un peu plus d'un an. C'était il y a 14 mois. Il y en a eu trois, et elles furent discutées et réglées entre nous et le directeur de l'aéroport.

**M. Skoberg:** Est-ce que vous avez un répartiteur à l'aéroport?

**M. Montgomery:** Non.

**M. Skoberg:** Que faites-vous alors, si vous n'avez pas suffisamment de voitures en vertu de circonstances imprévues ou pour tout autre motif?

**M. Montgomery:** Nous sommes informés. Tout est contrôlé par radio et lorsque la dernière voiture quitte, le chauffeur nous en informe; le répartiteur de voitures sait qu'il n'y en a plus et il en envoie.

**M. Skoberg:** Avez-vous des rerords préférentiels avec d'autres compagnies de taxis que vous pouvez appeler pour boucher le trou?

**M. Montgomery:** Nous avons recours aux services de toutes les compagnies. A l'occasion, si nous en avons besoin, nous leur téléphonons. Ce qui est terrible, c'est qu'elles sont habituellement très occupées elles-mêmes, lorsque nous le sommes. Mais elles sont toutes à notre disposition, toutes celles de Vancouver et toutes celles de Coral. Nous avons recours à leurs services à toutes.

**M. Skoberg:** Est-ce que vous avez formulé des plaintes aux responsables du service de surveillance à propos d'autres taxis qui viennent recueillir des voyageurs en maraude à l'aéroport?

**M. Montgomery:** Nous avons essayé. Cela s'est produit et j'en ai parlé au gérant de l'aéroport et au sergent de la Gendarmerie royale du Canada et après en avoir discuté avec eux, nous avons dit que cela ne nous préoccupait pas tellement et que nous préférions que cela ne se produise pas, mais que si c'était quelque chose qui arrive une fois à l'occasion, sans devenir une habitude, nous n'insisterions pas. Par contre, si nous n'avons pas de taxi à l'aéroport Yellow Cab ou un Black Top Cab arrive, nous ne voyons pas d'inconvénient à ce qu'ils receuillent des gens. Nous ne désirons pas que la Gendarmerie leur dresse contravention pour avoir recueilli des voyageurs, nous souhaitons qu'ils le fassent.

**M. Skoberg:** Vous avez donc une entente amiable en ce qui vous concerne?

[Text]

**Mr. Montgomery:** Yes, a very good one.

**Mr. Skoreyko:** That is all, Mr. Chairman, thank you.

**The Chairman:** Mr. Pringle. He is not here. Mr. Forrestall, you are next.

**Mr. Forrestall:** Does this honourable agreement you have work?

**Mr. Montgomery:** We call it a gentlemen's agreement.

**Mr. Forrestall:** That is what you meant earlier when you said, "We are civilized out here"?

**Mr. Montgomery:** I hope to think we are. We try to act like gentlemen. We have a gentlemen's agreement about many things in the cab industry. Right across the street here at the bus depot, the yellow cab have that and we do not bother them and they do not bother us. This is the arrangement.

**Mr. Forrestall:** How many taxi companies are there in the City of Vancouver?

**Mr. Montgomery:** There are five major ones.

**Mr. Forrestall:** There are five major ones. What is the total number?

**Mr. Montgomery:** Three hundred and sixty-five.

**Mr. Forrestall:** Eight hundred?

**Mr. Montgomery:** Three hundred and sixty-three, pardon me.

**Mr. Forrestall:** Three hundred and sixty-three cabs. You have told us two or three times in a couple of different ways that you did not think the business at the airport was worth the powder to blow it to hell as far as you are concerned from an economic point of view.

**Mr. Montgomery:** No, I say this and I will be honest about it. We are into this thing and we are going to fight to keep it. We put our dough in there and we have built our business around it and we are going to fight to keep it. But if I were clear of it altogether and I had a taxi operation I would not take it free nor could you give it to me for \$10,000 a year.

**Mr. Forrestall:** What is the problem? Why do you say that?

[Interpretation]

**M. Montgomery:** Oui, une excellente.

**M. Skoberg:** C'est tout, Monsieur le président. Je vous remercie.

**Le président:** Je donne la parole à Monsieur Pringle. Il n'est pas là. Je donne la parole à Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Cette entente à l'amiable que vous avez conclu fonctionne-t-elle bien?

**M. Montgomery:** Nous l'appelons une entente à l'amiable.

**M. Forrestall:** Est-ce que vous voulez dire quand vous avez dit «Nous sommes des civilisés»?

**M. Montgomery:** J'estime que, efficacement nous le sommes. Nous essayons d'agir convenablement. Nous avons des ententes à l'amiable sur lieu des sujets, dans l'industrie du taxi. Par exemple, de l'autre côté de la rue vous avez le terminus des autobus et ce sont les Yellow Cabs qui l'ont eu. Nous ne les dérangeons pas et eux non plus ne nous dérangent pas. Telle est notre entente.

**M. Forrestall:** Combien de compagnies de taxis y a-t-il à Vancouver?

**M. Montgomery:** Il y en a cinq pauvres.

**M. Forrestall:** Cinq pauvres. De quel est le nombre total...?

**M. Montgomery:** Trois cent soixante cinq.

**M. Forrestall:** Huit cents?

**M. Montgomery:** Trois cent soixante trois, excusez-moi.

**M. Forrestall:** Trois cent soixante-trois taxis. Vous avez à plusieurs reprises laissé entendre de diverses façons que la clientèle de l'aéroport ne valait pas, selon vous, grand'-chose pour ce qui est du point de vue économique.

**M. Montgomery:** Je vais être honnête. Nous y sommes; nous allons lutter pour nous y maintenir. Nous avons mis notre foie dans cette affaire, nous avons construit cette entreprise, et nous allons certainement tout faire pour défendre notre capital. Mais si j'avais à recommencer, je ne le ferais plus, même si j'en avais rien à payer pour cela, même si \$10,000 par an pour le faire.

**M. Forrestall:** Quel est le problème? Pour quoi dites-vous cela?

## [Texte]

**Mr. Montgomery:** Because of this, for example. What other cab company has to come and face everybody like this? This goes on all the time.

**Mr. Forrestall:** You are being harassed?

**Mr. Montgomery:** That is right. It got so bad before that an airport pilot or a stewardess or anybody else who wanted to be nasty would phone up and say, "We will have your franchise cancelled." I mean, what kind of garbage is that.

**Mr. Forrestall:** Well.

**Mr. Montgomery:** That is part of it.

**Mr. Forrestall:** Could you tell us, Mr. Montgomery, what other committees have harassed you?

**Mr. Montgomery:** Well, I mean...

**Mr. Forrestall:** You did not have to come here is the point I am trying to make.

**Mr. Montgomery:** No, I do not mean it that way but you are always defending yourself. People think that it is lucrative and that sort of thing.

**Mr. Forrestall:** Come on, it is lucrative. Of course you have a return on your money or you would not be in the business.

**Mr. Montgomery:** That is right.

**Mr. Forrestall:** And it is a good return.

**Mr. Montgomery:** That is right but I say that I would not take it knowing what I know. I would not take it on new. We bought it, we inherited the thing.

**Mr. Skoreyko:** That goes for politics too, Mr. Montgomery.

**Mr. Montgomery:** I can appreciate that.

**Mr. Forrestall:** Sort of doubled in spades or something like that. Mr. Montgomery, do a segment or a section of your drivers work the airport more frequently than they do the city itself or is it an accidental thing? When somebody takes a fare out is it your operational programming that he waits there?

**Mr. Montgomery:** We try to keep 15 cars here and our biggest fight is keeping them out. It is such an easy way to drive a cab; you can drive in, line up and you get a trip. You

## [Interprétation]

**M. Montgomery:** En raison de ceci par exemple: quelle autre compagnie de taxis doit faire face à vous? Cela n'arrête pas.

**M. Forrestall:** Vous êtes importuné?

**M. Montgomery:** Oui, effectivement. Les choses en sont à un moment venues à un point tel qu'un pilote, ou une hôtesse de l'air, ou n'importe qui, qui voulait des ennuis, nous téléphonait pour dire: «nous allons faire annuler votre permis». Quelle sorte de coquetterie est-ce là.

**M. Forrestall:** Ouais!

**M. Montgomery:** Cela fait partie de toute l'affaire.

**M. Forrestall:** Pourriez-vous nous dire, monsieur Montgomery, quel autre comité vous a ennuyé?

**M. Montgomery:** Ma foi... Je...

**M. Forrestall:** Vous n'étiez pas obligé de comparaître devant nous, voilà ce que je veux dire.

**M. Montgomery:** Non, ce n'est pas ce que je voulais dire, mais il faut toujours être sur la défensive. Les gens s'imaginent que c'est une affaire rentable, lucrative.

**M. Forrestall:** Évidemment, c'est rentable. Il est certain. Vous faites des bénéfices, sans quoi vous laisseriez tomber cette affaire.

**M. Montgomery:** C'est vrai mais autrement je

**M. Forrestall:** Et vous faites même de beaux bénéfices.

**M. Montgomery:** C'est vrai. Mais je dis que je ne le ferais pas si c'était à refaire. Nous avons acheté cette affaire, nous en avons hérité.

**M. Skoreyko:** Cela vaut pour la politique aussi.

**M. Montgomery:** Je veux bien le croire.

**M. Forrestall:** Monsieur Montgomery, avez-vous un secteur ou une partie de vos chauffeurs qui travaillent à l'aéroport plus fréquemment qu'en ville même ou est-ce accidentel? Quand vos chauffeurs prennent un passager, pour l'aéroport, est-ce conforme à votre programme qu'il attende là-bas?

**M. Montgomery:** Nous essayons de maintenir 15 véhicules là-bas. La plus grande difficulté, c'est d'empêcher les chauffeurs d'y aller. C'est facile, cette façon de procéder en

## [Text]

do not have to knock on a door or anything like that. A lot of them, as you say, a certain amount of them, would rather go there than they would handle the other business.

## [Interpretation]

conduisant un taxi. Vous y allez, vous faites la queue, il vous charge un client. Vous n'êtes pas obligé d'aller sonner à une porte ni quoi que ce soit. Comme vous le dites, nombreux d'entre eux préfèrent aller à l'aéroport qu'ailleurs.

**Mr. Forrestall:** Mr. Brown told us you are providing a good service and everything that we have heard since we have been here would seem to indicate that. What difficulties do you have after the peak period at night is over, say midnight; what difficulties do you have with late arrivals? Is it difficult to keep 15 cabs or keep a number of cabs at the airport? How do you cope with diversions, bad weather and what kind of headaches do you see ahead for your operation in terms of the 747?

**Mr. Montgomery:** I think if they come gradually we can handle it. If it got to a point where 747's were landing and another delayed flight were right behind it and so on, if there were maybe 2,000 people there we could not handle it. It would be impossible.

**M. Forrestall:** M. Brown nous a dit que vous avez un excellent service et tout ce que nous avons entendu semble le justifier. Quelles sont vos difficultés après la période de pointe, par exemple, mettons à minuit, quelles sont vos difficultés avec les arrivées tardives? Est-ce difficile de garder 15 taxis ou un certain nombre de taxis à l'aéroport? Comment résolvez-vous les problèmes imprévus, le mauvais temps, et quels nouveaux casse-têtes prévoyez-vous pour le moment où les 747 seront mis en service?

**M. Montgomery:** Je crois que si cette mise en service se fait graduellement, on pourra assurer le service. Mais s'il se produisait qu'un atterrissage normal d'un 747 était suivi presque immédiatement de l'atterrissage d'un autre 747, en retard sur l'horaire prévu, et qu'il y ait de ce fait tout à coup quelque 2,000 personnes, nous ne pourrions certainement pas nous en occuper. Ce serait absolument impossible.

**Mr. Forrestall:** The limousine service itself would have to be increased.

**Mr. Montgomery:** Yes.

**Mr. Forrestall:** The number of buses would have to be increased.

**Mr. Montgomery:** Yes, and even they would have trouble handling it.

**Mr. Forrestall:** Are there buses there 24 hours a day?

**Mr. Montgomery:** I am not quite sure. No, I think the buses are not 24 hours.

**Mr. Forrestall:** On call.

**Mr. Montgomery:** I think they are...

**Mr. Forrestall:** We can find that out.

**A witness:** They catch the heavy flights.

**Mr. Montgomery:** Yes.

**Mr. Forrestall:** They do the bulk of it.

**Mr. Montgomery:** Yes.

**Mr. Forrestall:** Do you keep cabs there 24 hours a day?

**M. Forrestall:** Le service de limousines lui-même devrait être augmenté.

**M. Montgomery:** Oui.

**M. Forrestall:** Le nombre d'autobus aussi.

**M. Montgomery:** Oui. Et même eux auraient du mal.

**M. Forrestall:** Y a-t-il des autobus 24 heures par jour?

**M. Montgomery:** Je n'en suis pas tout à fait sûr, non, pas 24 heures par jour pour les autobus.

**M. Forrestall:** Sur demande.

**M. Montgomery:** Je pense qu'ils sont...

**M. Forrestall:** Nous pourrons nous informer.

**Un témoin:** Ils interviennent lors des vols nombreux.

**M. Montgomery:** Oui.

**M. Forrestall:** Ils font le gros du travail.

**M. Montgomery:** Oui.

**M. Forrestall:** Est-ce que les taxis sont présents 24 heures par jour?

## [Texte]

**Mr. Montgomery:** Yes, 24 hours, 7 days a week.

**Mr. Forrestall:** If you had to live with some altered system what would be most acceptable to you, in terms of your awareness of the difficulties of the transportation, of servicing the public perhaps even better? Is there a system? Would it be a common stand, an open stand?

**Mr. Montgomery:** A common stand would be fine if it were downtown because the cabs are going back and forth and they will stop there but you are talking about something that is out a little ways. Everybody would be there on a slow day and nobody would be there say on a rainy Friday night and somebody has to take on the obligation. If you split it into about 15 different directions then you are not going to have the service. It is as simple as that. It is human nature. That is the way it is.

You can only control the drivers to a certain extent. We have a radio and if the man says he is at Marpole then we accept that he is at Marpole, but we really do not know whether he is at Marpole. So if they did not want to go they could say, "I am clear at Broadway and Main" and we would not send him then. So you are at the mercy of the driver really to a certain degree.

**Mr. Forrestall:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Montgomery, this morning Mr. Brown from Coral Cabs gave us some revenue mile figures, 22 to 25 cents in his case whereas he said that Vancouver rates were about 35 cents. How does that compare with your figures?

**Mr. Montgomery:** We sleep right on top of this and every day, both day and night shifts, the Vancouver cabs, like our Vancouver ones, run around 30 cents, 31 cents, 29 cents and the 14 Richmond cabs that are based at the airport, and just use that for their revenue, is around 24 cents.

**Mr. Benjamin:** So your figures are comparable then to the ones he cited.

**Mr. Montgomery:** Yes.

**Mr. Benjamin:** Do you have any exclusive stands anywhere else other than the airport?

**Mr. Montgomery:** Oh, yes.

## [Interprétation]

**M. Montgomery:** Oui, 24 heures par jour, 7 jours par semaine.

**M. Forrestall:** Si vous deviez envisager un système modifié, qu'est-ce qui vous serait le plus acceptable, étant donné la conscience que vous avez des difficultés de transport, pour servir le public de meilleur façon si possible? Est-ce qu'il y a une méthode? S'agirait-il d'un poste en commun ou quoi?

**M. Montgomery:** Un poste en commun serait parfait si c'était en ville car les taxis vont et viennent; il n'y aurait pas de difficulté. Mais vous parlez d'un emplacement qui est un peu éloigné. Tout le monde y serait lorsqu'une journée est plutôt calme mais personne n'y serait le vendredi soir alors qu'il pleut, par exemple, et il faut bien que quelqu'un y soit. Si vous répartissez la chose en 15, vous n'aurez pas de service, ceci n'est pas compliqué. C'est la nature humaine. C'est comme ça que certaines choses marchent.

Vous ne pouvez que contrôler les chauffeurs que dans une certaine mesure, nous avons la radio et si le type nous dit qu'il est à Marpole, nous admettons qu'il est sans doute à Marpole, mais nous n'en avons pas la certitude absolue. Et s'il ne voulait pas s'y rendre, il pourrait dire, je me trouve à Broadway et Main. Nous ne l'enverrions pas. Vous êtes donc vraiment, dans une certaine mesure, à la merci du chauffeur.

**M. Forrestall:** Merci.

**Le président:** Je donne la parole à monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur Montgomery, ce matin, M. Brown de la *Coral Cabs Ltd.* nous a donné le revenu par mille, 22 à 25 cents le mille, alors qu'il nous a dit qu'à Vancouver c'était d'environ 25 cents. Comment cela se compare-t-il avec vos chiffres?

**M. Montgomery:** Nous surveillons cela de très près. Tout les jours, pour l'équipe du jour et l'équipe du soir, les taxis de Vancouver comme les nôtres, par exemple, ont environ 30, 31 et 29 cents le mille alors que les 14 taxis de Richmond qui se trouvent placés à l'aéroport et n'ont pas d'autres récoltes font environ 24 cents.

**M. Benjamin:** Alors vos chiffres se comparent favorablement?

**M. Montgomery:** Oui.

**M. Benjamin:** Avez-vous des postes exclusifs ailleurs qu'à l'aéroport?

**M. Montgomery:** Oh oui!

## [Text]

**Mr. Benjamin:** Hotels are they?

**Mr. Montgomery:** We have taxi stands that are with a gentlemen's agreement. The city allows taxi stands around town and we, as the industry, suggest: you have that one there and I will have this one here and this is the way we work it.

**Mr. Benjamin:** I see.

**Mr. Montgomery:** They move for us and we move for them; we have those. We have some direct.

**Mr. Benjamin:** Do you pay for them?

**Mr. Montgomery:** No, we do not pay for them.

**Mr. Benjamin:** Do you have any franchises other than Vancouver?

**Mr. Montgomery:** Not really—well, Abbotsford. We service Abbotsford when there is a fog.

**Mr. Benjamin:** The fees are paid to DOT at the airport? The limousine and bus part pays some and your taxi end of it pays some; is that it?

**Mr. Montgomery:** We pay our own.

**Mr. Benjamin:** How much is yours?

**Mr. Montgomery:** Ours is 5 per cent of the gross. We paid them approximately \$35,000 last year.

**Mr. Benjamin:** I see. The bus and limousine is the only other transportation or vehicular service that pays these fees?

**Mr. Montgomery:** Yes. I do not think the people who go there with trucks, that end of it, have to pay at all.

**Mr. Benjamin:** Regarding the air freight and air express business, I presume as an adjunct to Air Canada that CN have their trucks handling air freight and air express? Do CP merchandizing services keep trucks out there?

**Mr. Montgomery:** Yes, and they lease as well. They have arrangements with other trucking companies.

**Mr. Benjamin:** They do not pay DOT anything for the use of the property or anything else?

**Mr. Montgomery:** Nothing.

## [Interpretation]

**M. Benjamin:** Il s'agit d'hôtels?

**M. Montgomery:** Nous avons des postes de taxis à la suite d'accords à l'amiable. La municipalité accorde des emplacements en ville et c'est nous au sein de notre industrie, qui en faisons la répartition: «Tu prends celui-là, mois je prendrai celui-là». C'est comme cela que nous faisons.

**M. Benjamin:** Je vois.

**M. Montgomery:** Ils se déplacent pour nous, et nous pour eux. Nous avons cela. Et certains accords droits.

**M. Benjamin:** Les payez-vous?

**M. Montgomery:** Non, nous ne les payons pas.

**M. Benjamin:** Avez-vous d'autres concessions que Vancouver?

**M. Montgomery:** Non, pas vraiment. Sauf, à Abbotsford. Nous desservons Abbotsford quand la brume empêche les atterrissages à Vancouver.

**M. Benjamin:** Et l'honoraire que vous payez au ministère des Transports à l'aéroport, est-ce qu'il s'agit de limousines et des autobus et payez-vous séparément, ou quoi?

**M. Montgomery:** Nous payons notre part à nous.

**M. Benjamin:** Combien?

**M. Montgomery:** Environ \$35,000 l'an dernier, ce qui représente 5 p. 100.

**M. Benjamin:** L'autobus et la limousine sont les deux seuls autres modes de transport qui versent ces droits?

**M. Montgomery:** Oui, je crois que les gens qui vont avec des camions ou autres véhicules n'ont pas à payer du tout.

**M. Benjamin:** Je voulais vous demander pour ce qui est de l'air express et du fret aérien; je présume que le CN, en plus d'Air Canada, a des camions pour le fret aérien ainsi que l'air express. Est-ce que le service C.N. marchandises y a des camions?

**M. Montgomery:** Oui, et ils en louent aussi, ils ont des accords avec d'autres compagnies de camionnage.

**M. Benjamin:** Mais ils ne paient rien au ministère des Transports pour l'allocation des terrains?

**M. Montgomery:** Absolument rien.

## [Texte]

**Mr. Benjamin:** Do any other private trucking companies?

**Mr. Montgomery:** Anybody that wants can make arrangements and come and go as they feel like it.

**Mr. Benjamin:** There are no fees charged?

**Mr. Montgomery:** No.

**Mr. Benjamin:** I have a question about the common stand. If there were a common stand limited to use only by cabs that take a fare out there and they could decide themselves at the time whether or not they would like to stand and wait—if it were limited only to cabs that take a fare out there and not to empty cabs coming out, how would this strike you?

**Mr. Montgomery:** It would not work, I mean, the timing. You are not that lucky that everybody is going to take one out, just when a flight arrives. This does not work. They are two opposite things: departures and arrivals.

**Mr. Benjamin:** I meant in addition to what is already there, the franchise that you and the bus limousine hold, for the other taxi companies that want a piece of this action.

**Mr. Monigomery:** I do not think that many of them want a piece of the action, really. They are not that interested. They have not been here worrying about it so you can just rest assured that they are not worrying too much.

**Mr. Benjamin:** Is this a practical idea at all, a common stand that is limited only to those cabs that bring a fare out?

**Mr. Montgomery:** No. Everything works the other way. The whole system in Vancouver works the opposite way. Nothing is a common stand. In other words that across the street is not a common stand. The stands on the street are not common, they are ours or they are black top or they are yellow cabs. The whole system works that way, opposite to common stands. They have found over the years that this is the answer for them.

**Mr. Benjamin:** Yes.

**Mr. Montgomery:** Everybody respects it. If you do not move for me over here then I am not going to move for you over there. You do not need a law. It is stronger than the law.

## [Interprétation]

**M. Benjamin:** Et les autres compagnies de camionnage?

**M. Montgomery:** N'importe quelle autre compagnie qui le souhaite peut conclure un accord et agir comme bon lui semble.

**M. Benjamin:** Il n'y a pas de droits à payer?

**M. Montgomery:** Non, pas du tout.

**M. Benjamin:** Si le poste en commun était réservé uniquement aux taxis qui y transportent un voyageur et s'ils pouvaient décider s'ils veulent s'y arrêter et attendre? S'ils étaient exclusivement réservés aux taxis qui ont transporté un voyageur vers l'aéroport, et non pas aux taxis venant à vide, quelle serait votre réaction?

**M. Montgomery:** Cela ne marcherait pas. Je veux dire la synchronisation. On ne peut espérer avoir la chance que tous les taxis nécessaires transportent précisément un voyageur vers l'aéroport au moment de l'arrivée d'un avion. C'est peu probable, ce sont des choses bien distinctes, les arrivées et les départs.

**M. Benjamin:** Ce que je voulais dire, c'est qu'en plus de ce qu'il y a à l'heure actuelle, la condition que vous-même et l'autre compagnie détient, tient les autres compagnies de taxis, veulent partager, n'est-ce pas?

**M. Montgomery:** Il n'y en a pas tellement qui veulent une partie du gâteau. Cela ne les intéresse pas tellement. Ils ne se sont pas plaints ici devant vous, alors soyez bien sûr qu'ils ne s'en font pas trop.

**M. Benjamin:** Est-ce une idée pratique l'idée d'un poste en commun limité aux taxis qui y amèneraient un voyageur?

**M. Montgomery:** Non, tout le contraire, le système à Vancouver est juste le contraire. Il n'y a pas de poste commun. Celui de l'autre côté de la rue ne l'est pas, les postes sur la rue sont les nôtres ou ceux de la Yellow Cab ou de la Black Cab. Tout le système fonctionne de cette façon, c'est tout le contraire d'un poste en commun. On a trouvé au long des années que c'était la meilleure chose.

**M. Benjamin:** Oui.

**M. Montgomery:** Tout le monde respecte ce système. Si vous ne déménagez pas pour moi ici, moi, je ne le ferai pas pour vous ailleurs. Il n'y a pas besoin d'emploi. C'est plus fort que la loi.

## [Text]

**Mr. Benjamin:** It is your opinion then that the taxi firms in Vancouver are not particularly concerned about deadheading; it is just something they have to live with as a hazard of the industry?

**Mr. Montgomery:** Yes.

**Mr. Benjamin:** You think this is generally the attitude of the people?

**Mr. Montgomery:** That is right.

**Mr. Benjamin:** That is all, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Rock.

**Mr. Rock:** Do you own any shares in any other limousine service in other airports in Canada?

**Mr. Montgomery:** No.

**Mr. Rock:** Do any of your partners or other shareholders who own shares in your company, own any shares in other companies?

**Mr. Montgomery:** No.

**Mr. Rock:** Are you aware that a letter was sent to the Clerk, signed by an Angus G. MacKenzie, president of Angus G. MacKenzie Mining Consultants Limited...

**The Chairman:** Mr. Rock, that is not very relevant to our...

**Mr. Rock:** Yes, but it says here—and I know this is a Calgary firm—that they are connected with a whole monopoly across Canada, if you read the letter well.

**An hon. Member:** Who or what is connected with a whole monopoly?

**Mr. Rock:** I think you have a copy of the letter but I will just read the first paragraph:

It is our opinion that a national monopoly exists...

**The Chairman:** Order, please. Mr. Trudel.

**Mr. Trudel:** Mr. Chairman, I think it is unfair to ask the witness about something that we have not reached yet. This is an assertion being made in a letter. It is absolutely unfair to this witness to ask him to comment on this.

## [Interpretation]

**M. Benjamin:** Vous estimez donc que les compagnies de taxis à Vancouver ne se préoccupent pas des voyages à vide. C'est tout simplement un des petits inconvénients inhérents en métier.

**M. Montgomery:** Exactement.

**M. Benjamin:** Vous estimez que c'est l'attitude générale?

**M. Montgomery:** Oui, c'est exact.

**M. Benjamin:** C'est tout, messieurs.

**Le président:** Je donne la parole à monsieur Rock.

**M. Rock:** Monsieur Montgomery, avez-vous des actions dans d'autres services de limousines d'autres aéroports au Canada?

**M. Montgomery:** Non.

**M. Rock:** Est-ce que vos partenaires, ou les autres actionnaires qui détiennent des actions dans votre compagnie en détiennent dans d'autres compagnies?

**M. Montgomery:** Non.

**M. Rock:** Savez-vous... il y a une lettre qui a été envoyée au secrétaire du Comité, la personne qui l'a signée s'appelle Angus G. MacKenzie, président de la Angus G. MacKenzie Mining Consultants Limited.

**Le président:** Monsieur Rock, ceci n'a rien à voir, franchement...

**M. Rock:** Oui, mais... je sais qu'il s'agit de Calgary, mais MacKenzie prétend qu'il se trouve à y avoir un lien entre les monopoles par tout le Canada, si vous lisez attentivement.

**Une voix:** Quel est le lien? Entre les monopoles?

**M. Rock:** Vous en avez une copie n'est-ce pas? Je vais vous lire le premier paragraphe tout simplement.

«A notre avis un monopole national existe...»

**Le président:** A l'ordre s'il vous plaît. Je donne la parole à M. Trudel.

**M. Trudel:** Je crois que c'est injuste de poser une question à un témoin pour quelque chose que nous n'avons même pas vu encore. C'est une déclaration faite sur une lettre et c'est injuste envers le témoin de lui demander de commenter une chose qu'il ne connaît même pas.

## [Texte]

**Mr. Benjamin:** The letter refers to two Calgary taxi companies besides.

**An hon. Member:** Right. Read what it says.

**Mr. Rock:** The first paragraph says that a national monopoly exists at all airports including Calgary.

Mr. Chairman, I understand that it is not fair to the witness—Mr. Trudel is right. The only thing is that we will not have an opportunity of questioning any owners of limousine services throughout Canada, throughout the airports. We will be going to ask this man questions and he may make all kinds of claims. We will not be able to come back and ask Mr. Montgomery whether these are true or not.

**Mr. Skoberg:** If you read his letter, you can write him off immediately. So do not worry about it.

**Mr. Rock:** That is what I think, too. The only thing I felt was that we will not have another opportunity to ask Mr. Montgomery whether these are facts or not.

**An hon. Member:** Well, ask him so that we may put it on record.

**Mr. Rock:** I was told that I should not. I will ask another question, Mr. Chairman.

Are you or is your firm in any way connected with the Yellow Cab Company of the United States?

**Mr. Montgomery:** Absolutely not, in any way.

**Mr. Rock:** Thank you. That is all.

**The Chairman:** Mr. Horner.

**Mr. Horner:** One brief question. There has not apparently been a ruling in the Vancouver area which in essence determines the legality of Richmond cabs picking up passengers at the Vancouver airport, has there?

**Mr. Montgomery:** Not to my knowledge.

**Mr. Horner:** In other words, the fact that Richmond cabs have a licence to pick up passengers anywhere within the municipality of Richmond, to your knowledge, would include the airport?

**Mr. Montgomery:** No. This comes under the franchise.

## [Interprétation]

**M. Benjamin:** Mais en plus de cela, il s'agissait des compagnies de taxis à Calgary, lisez plus loin...

**Une voix:** C'est exact. Lisez-nous ce qui est écrit.

**M. Rock:** ...On dit dans le premier paragraphe qu'un monopole national existe dans tous les aéroports à travers le pays, y compris Calgary.

Monsieur le président, je sais que c'est injuste envers le témoin. M. Trudel a raison, mais le fait est que nous n'aurons pas l'occasion de poser des questions... d'interroger les propriétaires des services de limousines à travers tous les aéroports du Canada. Nous allons poser des questions à cet homme qui pourrait faire toutes des déclarations qu'il voudra. Nous ne pourrons pas revenir pour demander à M. Montgomery si c'est vrai ou non.

**M. Skoberg:** Si vous lisez sa lettre, nous pourrons en finir immédiatement. Ne vous inquiétez donc pas.

**M. Rock:** C'est ce que je pense moi aussi. Plus tard, nous n'aurions plus l'occasion de demander à M. Montgomery si c'est vrai ou non.

**Une voix:** Demandez-lui, alors, qu'on puisse en prendre note.

**M. Rock:** On m'a dit de ne pas le faire. Je vais poser une autre question, monsieur le président. Est-ce que votre compagnie et vous-même êtes liés daucune façon avec la compagnie des Yellow Cabs des États-Unis?

**M. Montgomery:** Absolument pas. En aucune façon.

**M. Rock:** Merci beaucoup. C'est tout.

**Le président:** Je donne la parole à monsieur Horner.

**M. Horner:** Une question très brève. Apparemment, il n'y a pas eu un règlement dans la région de Vancouver qui détermine effectivement s'il est légal que les taxis de la Richmond Taxi Cab prennent des voyageurs à l'aéroport de Vancouver, n'est-ce pas?

**M. Montgomery:** Pas à ma connaissance.

**M. Horner:** En d'autres termes, le fait que la Richmond Cab ait une licence pour prendre des voyageurs dans toute la municipalité de Richmond, à votre connaissance, comprendrait aussi l'aéroport?

**M. Montgomery:** Non. Ceci relève de la concession.

## [Text]

**Mr. Horner:** The airport is wholly within the municipality.

**Mr. Montgomery:** Yes, but I mean so is the bus depot in Vancouver, right over there, is it not? And our cars cannot pick up over there, yet we and the franchise-holders have similar licences. So it is treated as private property in that sense...

**Mr. Horner:** I see.

**Mr. Montgomery:** ...rather than federal property.

**Mr. Horner:** This was not the reason you felt you should have a licensed franchise operator in Richmond?

**Mr. Montgomery:** I do not understand you.

**Mr. Horner:** Was the reason for your moving in and picking up a licensed franchise operation within the Richmond municipality not because there might be a court ruling made some day that a Richmond cab has the right to pick up anywhere within the municipality, including the airport?

**Mr. Montgomery:** No. Mainly we bought the cars to the Vancouver end of it, and that went with it.

**Mr. Horner:** You bought the cars?

**Mr. Montgomery:** We bought the company.

**Mr. Horner:** And that went with it?

**Mr. Montgomery:** Yes.

**Mr. Horner:** That is all, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Trudel.

**Mr. Trudel:** Briefly, Mr. Chairman. Mr. Montgomery, did I hear you correctly when you said that all your cabs have meters and are radio controlled?

**Mr. Montgomery:** Yes.

**Mr. Trudel:** That is correct?

**Mr. Montgomery:** Yes.

**Mr. Trudel:** Thank you.

**The Chairman:** That is all? Mr. Skoreyko.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Chairman, my question has been answered. Thank you very much.

## [Interpretation]

**M. Horner:** L'aéroport se trouve sur le territoire de la municipalité.

**M. Montgomery:** Oui, mais c'est également le cas du terminus des autobus à Vancouver, n'est-ce pas? Et bien que nous ayons la même licence que le concessionnaire, nous ne pouvons... On semble donc considérer qu'il s'agit d'une propriété privée...

**M. Horner:** Je vois.

**M. Montgomery:** Plutôt qu'une propriété fédérale.

**M. Horner:** Ce n'est pas une raison pour laquelle vous trouvez que vous devriez avoir un concessionnaire exploitant à Richmond...

**M. Montgomery:** J'ai mal compris.

**M. Horner:** La raison pour laquelle vous avez pris une licence de concessionnaire dans la municipalité de Richmond, n'était-ce pas parce qu'un jugement pourrait établir un jour qu'un taxi de Richmond a le droit de prendre un client n'importe où sur le territoire municipal, y compris l'aéroport?

**M. Montgomery:** Non, c'est principalement parce que nous avons acheté la compagnie à Vancouver et que cela allait de pair.

**M. Horner:** Vous avez acheté les taxis?

**M. Montgomery:** Nous avons acheté la compagnie.

**M. Horner:** Et cela allait de pair?

**M. Montgomery:** Oui.

**M. Horner:** Merci. C'est tout, monsieur le président.

**Le président:** Je donne la parole à monsieur Trudel.

**M. Trudel:** Monsieur Montgomery, est-ce que je vous ai bien compris quand vous avez dit que tous vos taxis ont des taximètres et sont contrôlés par radio?

**M. Montgomery:** Oui.

**M. Trudel:** C'est bien exact?

**M. Montgomery:** Oui.

**M. Trudel:** Merci beaucoup.

**Le président:** C'est tout? Je donne la parole à monsieur Skoreyko.

**M. Skoreyko:** Ma question a trouvé réponse, monsieur le président, merci beaucoup.

## [Texte]

**The Chairman:** No other questions gentlemen? Mr. Portelance.

**Mr. Portelance:** Mr. Chairman, one last question.

Mr. Montgomery, you mentioned before that the 5 per cent you are paying amounts to \$35,000 a year to DOT. What percentage of your business do you do at the airport?

**Mr. Montgomery:** You have to kind of separate it. The Richmond cabs, the 14 that exclusively...

**Mr. Portelance:** Excuse me, I do not think you understand me completely. Your entire business in a year is so much...

**Mr. Montgomery:** Yes.

**Mr. Portelance:** ...and you say that \$700,000 is made from the airport alone. What percentage would that be of your gross?

**Mr. Montgomery:** Our gross from the airport as a percentage of our over-all business? I would say about 22 per cent.

**Mr. Portelance:** Twenty-two per cent. Thank you.

**Mr. Horner:** Well, then, it is still worth \$2 million.

**Mr. Montgomery:** We were talking about equipment and what we paid for it. We are not talking about what it is worth.

**Mr. Horner:** I know, but you would not lose the \$2 million then if the franchise was lost.

**Mr. Montgomery:** I did not say we would. I said we could live with it but it would take us a couple of years to recover. That is what I said.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** How much is a Vancouver taxi licence worth?

**Mr. Montgomery:** We do not call it a licence. You have to buy somebody else out, some other company that is in the business. The average price is around \$20,000 and that puts you in business. You buy out a cab that will bring in possibly \$18,000 or \$20,000 a year, an established business, in other words.

## [Interprétation]

**Le président:** Pas d'autres questions messieurs? Je donne la parole à monsieur Portelance.

**M. Portelance:** Une dernière question, s'il vous plaît. Monsieur Montgomery, vous avez mentionné auparavant que vous payez 5 p. 100 au ministère des Transports, et que cela représente \$35,000 par an. Quel serait le pourcentage de notre chiffre d'affaires à l'aéroport?

**M. Montgomery:** Il faut faire une distinction. La Richmond, les 14 taxis qui ont la concession exclusive.

**M. Portelance:** Je m'excuse, vous ne me comprenez pas tout à fait. Dans toute une année, vous avez un chiffre d'affaires de tant...

**M. Montgomery:** Oui.

**M. Portelance:** Et vous dites que \$700,000 proviennent de l'aéroport seul... quel pourcentage de vos revenus bruts cela représente-t-il?

**M. Montgomery:** Le brut provenant de l'aéroport, par rapport au chiffre total? Je dirais environ 22 p. 100.

**M. Portelance:** 22 p. 100, merci.

**M. Horner:** Il me semble donc que cela vaut bien deux millions de dollars?

**M. Montgomery:** Nous parlions du matériel et de ce que nous avons payé. Nous ne parlons pas de ce que cela vaut.

**M. Horner:** Sans doute, mais vous ne perdriez pas \$2 millions si vous perdiez votre concession.

**M. Montgomery:** Je n'ai jamais prétendu cela; j'ai dit que nous pourrions survivre mais qu'il nous faudrait un à deux ans pour nous rétablir. Voilà ce que j'ai dit.

**Le président:** Je donne la parole à M. Skoberg.

**M. Skoberg:** Combien coûte une licence de taxis à Vancouver?

**M. Montgomery:** Nous n'appelons pas cela une licence... il faut acheter le permis d'un autre exploitant ou d'une autre compagnie, le prix moyen est d'environ \$20,000 mais... et cela vous permet d'exploiter. En d'autres termes, vous achetez un taxi qui pourrait avoir un chiffre d'affaires de \$18, à \$20,000 par année, en d'autres termes, un fonds de commerce.

[Text]

**Mr. Skoberg:** That is just one.

**Mr. Montgomery:** One.

**The Chairman:** Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** Do you pay the city?

**Mr. Montgomery:** No, no. This is the value of them when they are hooked up with a cab company. Say, for example, you wanted to buy a car, and there was one for sale. The fellow who owned it would say that he wanted \$20,000 for it. That is all.

**Mr. Benjamin:** What is the licence fee in Vancouver?

**Mr. Montgomery:** Licences are \$80 a year.

**Mr. Benjamin:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** Thank you, Mr. Chairman. Thank you very much but I think most of my questions have been taken care of. I would like to pass for this round and reserve the right to question at the end if I deem it to be essential.

**The Chairman:** No other questions gentlemen? Mr. Forrestall?

**Mr. Forrestall:** I wonder, Mr. Chairman, if, as it seems, there is only one further group to hear, whether we might not usefully recess and give the girls a rest for ten or fifteen minutes.

**The Chairman:** We may not have to do that, Mr. Forrestall. We have one other witness this afternoon. If he is here, we will break off for a while. If he is not, we will adjourn until tomorrow.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, would there be any value in the Committee asking the airport manager a few questions?

**The Chairman:** We are going there tomorrow. Everything is arranged for tomorrow.

I would like to call upon the Vancouver Taxi Association.

**Mr. Montgomery:** Actually, I am here for them, too.

**Mr. Benjamin:** It is a real gentlemen's agreement.

[Interpretation]

**M. Skoberg:** Il s'agit d'un seul?

**M. Montgomery:** Oui.

**Le président:** Je donne la parole à M. Pringle.

**M. Pringle:** Monsieur Montgomery, est-ce que vous payez à la ville?

**M. Montgomery:** Non, c'est la valeur d'une voiture, lorsqu'elle est liée à une compagnie de taxis. Disons par exemple que vous voulez acheter une automobile et qu'il y en ait une à vendre; le type vous dirait: je veux \$20,000 c'est tout.

**M. Benjamin:** Quel est le prix de la licence à Vancouver?

**M. Montgomery:** \$80 par année.

**M. Benjamin:** Merci.

**Le président:** Je donne la parole à M. Pringle.

**M. Pringle:** Merci beaucoup, monsieur le président, mais je crois que la plupart de mes questions ont trouvé réponse. Je voudrais me réserver le droit de poser des questions à la fin si je trouve que c'est indispensable.

**Le président:** Vous n'avez pas d'autres questions à poser? Je donne la parole à M. Forrestall.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, si, comme il semble, il n'y a plus qu'un seul autre groupe à entendre, je me demande si nous ne pourrions pas ajourner et donner aux sténos un petit repos de 10 ou 15 minutes.

**Le président:** Ce ne sera peut-être pas nécessaire, monsieur Forrestall, nous n'avons qu'un seul autre témoin à entendre cet après-midi. S'il est ici, nous demanderons un court ajournement. S'il ne l'est pas, nous remettrons à demain.

**M. Benjamin:** Si c'est possible, ne pourrions-nous poser certaines questions au directeur de l'aéroport?

**Le président:** Nous y allons demain. Tout est préparé pour demain.

Je voudrais maintenant demander à la Vancouver Taxi Association ...

**M. Montgomery:** De fait, moi aussi je suis ici pour eux.

**M. Benjamin:** C'est un véritable accord à l'amiable.

## [Texte]

**The Chairman:** Would you mind if we take a ten-minute break? Agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, on a point of order, might I ask a question?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Pringle:** Is the gentlemen intending to make a statement on their behalf?

**The Chairman:** No, he is just going to answer questions. Let us take a ten-minute break.

(After recess)

• 1630

**The Chairman:** Gentlemen, we now have here for the Vancouver Taxi Owners' Association, Mr. Montgomery, who will answer the questions of the members for the Association. Mr. Horner.

**Mr. Horner:** I wonder, Mr. Montgomery, if you could give the Committee some idea of how many taxi firms make up the Vancouver Taxi Association.

**Mr. Tom Montgomery (General Manager, MacLure Taxi):** There are dispatch companies that are a little different from ours. They are co-ops which might have 112 taxis and so on, so there are many companies involved in this, if you want that...

**Mr. Horner:** No, I do not want...

**Mr. Montgomery:** But there are five major ones.

**Mr. Horner:** Five major ones. Are any others owner-controlled, such as yours, or are most of them driver...

**Mr. Montgomery:** They are a combination. They would own a car or perhaps own two cars, and then all together they own the dispatch company. Possibly they have done pretty well and decided that the dispatch company would buy a car, and perhaps they're involved in that set-up as well. But there's no other such as ours on this scale.

## [Interprétation]

**Le président:** Êtes-vous d'accord pour que nous nous accordions 10 minutes de pause?

**Des voix:** D'accord.

**M. Pringle:** Est-ce que je pourrais poser une question sur un point à l'ordre du jour?

**Le président:** Oui.

**M. Pringle:** Est-ce que ce monsieur a l'intention de formuler une présentation en leur nom?

**Le président:** Non, il répondra simplement aux questions. Messieurs, dix minutes... d'ajournement.

Messieurs, s'il vous plaît, nous allons reprendre la séance. Prenez vos sièges je vous en prie. Je donne la parole à monsieur Trudel.

**Le président:** Donc messieurs nous avons au nom de l'Association des propriétaires de taxis de Vancouver, M. Montgomery qui répondra à vos questions des membres du Comité et il répondra au nom de l'Association. Monsieur Horner vous avez la parole.

**M. Horner:** Monsieur Montgomery pourriez-vous donner au Comité une idée de la constitution de votre association. Combien de compagnies de taxis y a-t-il au sein de l'Association?

**M. Montgomery (directeur général de MacLure Taxi):** Il s'agit de compagnies de répartition qui sont un peu différentes des nôtres. Ce sont des coopératives qui peuvent avoir 112 taxis, donc il y a bon nombre de compagnies qui y participent. Si vous voulez...

**M. Horner:** Non, je ne veux pas...

**M. Montgomery:** Il y en a cinq principales.

**M. Horner:** Cinq principales. Y en a-t-il d'autres qui sont contrôlées par des propriétaires, comme le vôtre, ou la plupart des chauffeurs sont-ils propriétaires?

**M. Montgomery:** C'est un ensemble des deux. Ils sont propriétaires d'une voiture, peut-être de 2 voitures et, tous ensemble, ils possèdent une compagnie de répartition. Ils ont assez bien réussi. Ils ont décidé que cette compagnie de répartiteurs achèterait une voiture, et peut-être y participent-ils également. Mais il n'y en a pas d'autres comme la nôtre sur une aussi vaste échelle.

## [Text]

**Mr. Horner:** Is there any taxi drivers' association in Vancouver?

**Mr. Montgomery:** This is what this is, the Taxi Owners' Association. These are individual members; this is what this is.

**Mr. Horner:** There is a taxi owner's association, but there is no taxi drivers' association.

**Mr. Montgomery:** Well, there is a union.

**Mr. Horner:** But not very well organized. You suggested yesterday in answering questions put to you when you were representing MacLure that really none of the other companies would want the airport franchise. Am I right in assuming that?

**Mr. Montgomery:** I will explain to you why, and then you will know. If for example we were not out there, we would be down here, and that would infringe on what they have already, so good common sense is to keep us out there and leave well enough alone.

**Mr. Horner:** Your company has—did you say 80 cabs out of a total of 363 cabs in Vancouver?

**Mr. Montgomery:** That includes the 14 Richmond cabs.

**Mr. Horner:** Does that 363 also include Burnaby?

**Mr. Montgomery:** No, just Vancouver proper.

**Mr. Horner:** You would suggest that there are five other major firms, but no other like yours.

**Mr. Montgomery:** We are the only one.

**Mr. Horner:** Therefore it may be a case that you are the only one that could really handle the...

**Mr. Montgomery:** We would probably be the only one that the Department of Transport would want, not our company but our set-up, because they only have to deal with me or my small group, and the other way they would probably have to deal with 100 people.

• 1635

**Mr. Horner:** I am going to ask you this question: which came first, the chicken or the egg? The contract with the airport, did it build your firm, or did you build into the contract?

## [Interpretation]

**M. Horner:** Est-ce qu'il y a une Association des chauffeurs de taxi à Vancouver?

**M. Montgomery:** Il s'agit ici d'une association de propriétaires de taxis. Ils sont membres à titre personnel.

**M. Horner:** Il y a une association de propriétaires de taxi, mais il n'y a pas d'association de chauffeurs de taxis.

**M. Montgomery:** Il y a un syndicat.

**M. Horner:** Ils ne sont pas très bien organisés. A des questions qui vous ont été posées lorsquelyous représentiez la MacLure vous avez dit qu'il n'y avait pas d'autre compagnie qui voudrait vraiment la concession de l'aéroport. Ai-je raison de dire cela?

**M. Montgomery:** Je vais vous expliquer pourquoi. Ensuite vous comprendrez. Si par exemple nous n'étions pas à l'aéroport, nous serions ici, et nous empiéterions sur ce qu'ils ont déjà. Donc le simple bon sens commande de nous maintenir à l'aéroport et de nous y laisser tranquilles.

**M. Horner:** Votre compagnie, avez-vous dit, est propriétaire de 80 taxis sur un total de 363 voitures à Vancouver?

**M. Montgomery:** Cela comprend les 14 taxis de Richmond.

**M. Horner:** Ces 363 incluent-ils aussi Burnaby?

**M. Montgomery:** Non, simplement Vancouver.

**M. Horner:** Vous dites qu'il y a 5 autres compagnies importantes, mais aucune aussi importante que la vôtre.

**M. Montgomery:** Nous sommes la seule.

**M. Horner:** Par conséquent, vous êtes peut-être la seule qui puissiez vraiment assurer...

**M. Montgomery:** Peut-être sommes-nous la seule que le ministère des Transports souhaite, non pas notre compagnie mais notre organisation, parce qu'il n'a à faire qu'avec moi ou avec mon petit groupe, alors qu'autrement il aurait peut-être à faire à une centaine de personnes.

**M. Horner:** Alors je vais vous poser la question. Qu'est-ce qui est venu en premier? L'œuf ou la poule? Le contrat avec l'aéroport a-t-il permis la création de votre entreprise, ou est-ce votre entreprise qui vous a valu le contrat?

[Texte]

**Mr. Montgomery:** The two previous owners of the airport franchise both went broke. All right?

**Mr. Horner:** Yes. I mean, that is not all right with me; I do not particularly like it.

**Mr. Montgomery:** That is what happened.

**Mr. Horner:** I am sorry. They could not have had you dealing for them.

**Mr. Montgomery:** Possibly they could have.

**Mr. Horner:** You mean you were connected with the two companies that went broke?

**Mr. Montgomery:** No, I was a taxi driver then.

**Mr. Horner:** I see.

**Mr. Pringle:** Is that why they went broke?

**Mr. Montgomery:** Not for them. I did not work for them. I worked for the opposition. Right?

**Mr. Horner:** The one company then was an amalgamation of the two going broke, was it?

**Mr. Montgomery:** No, the two previous owners of the whole thing, of the franchise, the buses and everything, went broke. Twice they went broke. The last people in 1963 actually had money and so they were able to hold it together long enough to sell to us and to sell to the other group. That is what happened, but they actually lost a chunk of money.

The ones before that...

**Mr. Horner:** Was that because the traffic was light or that the percentage payment was too high?

**Mr. Montgomery:** I think all that had something to do with it, bad management, and they did not understand the business, and you cannot pay 10 per cent of the gross and survive. I do not care who you are.

**Mr. Horner:** Tell me this. In the granting of more licences in the City of Vancouver, do they use the formula of 1,600 population per cab?

**Mr. Montgomery:** Yes, 1,600.

**Mr. Horner:** To whom then does the City licensee give the licence? Does he give the existing cab companies a chance to enlarge?

[Interprétation]

**M. Montgomery:** Les deux bénéficiaires précédents de cette concession à l'aéroport ont tous deux fait faillite. Vous comprenez?

**M. Horner:** Oui, bien que je n'aime pas tellement cela.

**M. Montgomery:** C'est ce qui est arrivé.

**M. Horner:** Il est regrettable qu'ils n'aient pas eu vos services.

**M. Montgomery:** Peut-être auraient-ils pu les avoir.

**M. Horner:** Vous étiez en rapport avec ces deux compagnies qui ont fait faillite?

**M. Montgomery:** Non. J'étais chauffeur de taxi à l'époque.

**M. Horner:** Je vois.

**M. Pringle:** Est-ce pour cette raison qu'elles ont fait faillite?

**M. Montgomery:** Je ne travaillais pas pour eux, je travaillais pour l'opposition. Vous comprenez?

**M. Horner:** La compagnie actuelle résulterait donc de la fusion des deux qui ont fait faillite?

**M. Montgomery:** Non. Les 2 propriétaires précédents de cette concession, des autobus et de tout le reste, ont fait faillite deux fois. Les derniers propriétaires, en 1963, avaient assez d'argent pour tenir assez longtemps pour être en mesure de nous la vendre et de vendre à l'autre groupe. Mais ils ont perdu beaucoup d'argent.

**M. Horner:** Est-ce parce qu'il n'y avait pas assez de traffic, ou bien le pourcentage qu'ils avaient à verser était-il trop élevé?

**M. Montgomery:** Les deux à la fois, semble-t-il. Mauvaise gestion dans ce genre d'exploitation. Il n'est pas possible de payer 10 p. 100 du brut et survivre. Qui que vous soyiez.

**M. Horner:** Dites-moi: lors de l'attribution de nouvelles licences, à Vancouver, utilisait-on la formule 1,600 habitants pour un taxi?

**M. Montgomery:** Oui, 1,600.

**M. Horner:** Et à qui la municipalité donne-t-elle cette licence? Est-ce qu'on donne aux compagnies de taxis existantes la possibilité de prendre de l'expansion?

## [Text]

**Mr. Montgomery:** They have not considered any licences at all since 1948. In 1956 there were some limousine licences that were sort of a dual thing, something that came from before the war, and so they decided to get rid of that mess and they turned those into taxicab. Those were the last ones that were...

**Mr. Horner:** What you are saying is that the growth of the Vancouver area has been outside of Vancouver proper. It has been in Richmond and Burnaby and Coquitlam and so on.

**Mr. Montgomery:** Yes.

**Mr. Horner:** And Vancouver proper really has not grown that much in population. Am I right or wrong?

**Mr. Montgomery:** Well, they set it high when they did it.

**Mr. Horner:** They set it high?

**Mr. Montgomery:** Oh, way high, because there were many veterans who felt that they were entitled to licences and so on. They set it high. They figured it out...

**Mr. Horner:** What was high? Could you give the Committee some idea?

**Mr. Montgomery:** No. I just know they figured it would take over 20 years to issue any more anyway. And those were bad years because there were too many cabs. That is when all the trouble was, and it was not really until the fifties that it started to become a proper business.

**Mr. Horner:** You of course know how 1,600 compares with Montreal or Toronto.

**Mr. Montgomery:** Yes, I think theirs is way out of this.

**Mr. Horner:** Montreal, is about 600; Toronto is about 1,000.

**Mr. Montgomery:** Yes, and of course—this is just an opinion—I think that this causes the trouble, the fist-fights and the bombings and everything else.

**Mr. Horner:** This was the next question I was going to ask you. Would not part of the trouble arising in the taxi business in Montreal, in your Association's view, be the fact that they did in fact over-grant a number of licences?

**Mr. Montgomery:** Right. I might be wrong about this, but I read part of the Murray Hill

## [Interpretation]

**M. Montgomery:** On n'a plus accordé de nouvelles licences depuis 1948. En 1956, il y avait des permis de limousine qui faisaient en quelque sorte double emploi. C'est quelque chose qui nous venait d'avant la guerre et alors on a décidé de s'en défaire et de les céder sous forme de taxi. Ce sont les dernières licences qui ont été octroyées.

**M. Horner:** En somme, vous dites que la croissance de la région de Vancouver s'est faite à l'extérieur de Vancouver proprement dit, à Richmond, à Burnaby, Coquitlam, etc.

**M. Montgomery:** Oui.

**M. Horner:** Dans Vancouver, il n'y a pas eu tellement d'expansion démographique. Ai-je raison?

**M. Montgomery:** Ils l'ont fixé très haut, lorsqu'ils l'ont fait.

**M. Horner:** Ils l'ont fixé très haut?

**M. Montgomery:** Oui, très haut, parce qu'il y avait un nombre assez élevé d'anciens combattants, à ce moment, qui estimaient avoir droit à des licences, etc. et ils ont fait un calcul...

**M. Horner:** Qu'est-ce qui était élevé? Pourriez-vous nous dire ce qu'il en était?

**M. Montgomery:** Non. Je sais seulement qu'ils croyaient qu'il leur faudrait 20 ans avant d'en émettre d'autres. Ce furent de mauvaises années parce qu'il y avait trop de taxis. C'était de là que nous venaient tous les ennuis et ce n'est qu'au cours des années '50 que c'est devenu une industrie rentable.

**M. Horner:** Cette formule d'un taxi par 1,600 habitants, vous savez ce qu'elle devient à Montréal et à Toronto?

**M. Montgomery:** Oui. Je pense que là c'est moins.

**M. Horner:** A Montréal c'est environ pour 600 et à Toronto pour 1,000.

**M. Montgomery:** Bien entendu ce n'est qu'une simple opinion que je formule. Je pense que c'est ce qui a provoqué les troubles, les bagarres, les bombes et tout le reste.

**M. Horner:** C'est là ma prochaine question. Je voulais vous demander, est-ce qu'une partie des difficultés des entreprises de taxis à Montréal, selon votre association, ne proviennent-elle pas du fait qu'on a accordé un trop grand nombre de licences?

**M. Montgomery:** C'est juste. Je me trompe peut-être, mais j'ai lu une partie de ce

## [Texte]

brief before you gentlemen, and there are 143 or 145 pleasure-driving vehicles not metered or something, and they are five-passenger cars and they are in effect second-rate taxi-cabs, and that is where the trouble is. If they were taxi-cabs there would not be any trouble. My opinion of it is that they are coming in the back door.

**Mr. Horner:** That stems from the licensing problem at Dorval.

**Mr. Montgomery:** Why? Why can you not buy somebody out like we have? Why do you have to get a licence free? Everybody else paid for the thing. You can go in and buy it.

**Mr. Horner:** You are putting me in the position of trying to defend Murray Hill and I am not defending them.

**Mr. Montgomery:** This is a little different story. I brought that up because it was suggested today by someone else that if they were running the airport they would have a car that could take people to their houses for \$1.75 and that sort of thing. If you start that you will have a taxi war just like in Montreal. That is why we do not do it and never will.

**Mr. Horner:** Your cabs, whether they are MacLure or the whole Association, are all radio and metered all radio dispatched?

**Mr. Montgomery:** They are metered and they are all radio dispatched. There are about three, I think, original cabs that tramp around town which eventually will go into a company.

**Mr. Horner:** One of the co-op service?

**Mr. Montgomery:** Yes.

**Mr. Horner:** All right, fine. I have no further questions.

**The Chairman:** Mr. Trudel.

**Mr. Trudel:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Montgomery, you mentioned that you had five major companies. Am I assuming correctly when I say that there are brokers as well in the taxi business forming part of the Greater Vancouver Taxi Association?

**Mr. Montgomery:** No.

**Mr. Trudel:** There are no brokers?

**Mr. Montgomery:** No, sir, not that I know of.

## [Interprétation]

mémoire de la Murray Hill avant vous, messieurs, et il y a 143 ou 145 véhicules de loisirs qui n'ont pas de taximètres. Il y a des voitures à 5 passagers qui sont en fait des taxis de 2<sup>e</sup> ordre et c'est de là que vient la difficulté. Si elles étaient des taxis, il n'y aurait pas de difficulté. Mon avis, c'est qu'ils arrivent par la porte de derrière.

**M. Horner:** Cela découle du problème de l'émission de permis à Dorval.

**M. Montgomery:** Pourquoi? Pourquoi ne pouvez-vous pas en acheter un comme nous l'avons fait? Auriez-vous un permis gratuitement? Tout le monde paye pour ce permis. Vous pouvez aller en acheter un.

**M. Horner:** Vous voulez que j'essaie de défendre Murray Hill, mais je n'ai pas l'intention de le faire.

**M. Montgomery:** C'est un peu différent. La raison pour laquelle j'en ai parlé, c'est qu'aujourd'hui quelqu'un a laissé entendre que s'ils étaient responsables de l'administration de l'aéroport, ils auraient une voiture qui pourrait amener les gens chez eux pour \$1.75 ou à peu près. Si vous commencez cela, vous aurez une guerre de taxis comme à Montréal. C'est la raison pour laquelle nous ne le faisons pas et ne le ferons jamais.

**M. Horner:** Vos voitures, que ce soit celles de MacLure ou de toute l'Association, sont-elles munies de taximètre et de radiotéléphone?

**M. Montgomery:** Elles sont toutes pourvues de taximètre et de radiotéléphone. Je pense qu'il y en a environ 3 qui rôdent encore en ville depuis le début et qui feront partie un jour d'une compagnie.

**M. Horner:** Une du genre des coopératives?

**M. Montgomery:** Oui.

**M. Horner:** Bien, c'est parfait. Je n'ai pas d'autres questions.

**Le président:** Monsieur Trudel.

**M. Trudel:** Monsieur le président, je vous remercie. Monsieur Montgomery, vous dites qu'il y a cinq compagnies principales. Ai-je raison de croire qu'il y a aussi des maisons de courtiers de taxis qui font partie de cette Association du grand Vancouver?

**M. Montgomery:** Non.

**M. Trudel:** Il n'y a pas de courtiers.

**M. Montgomery:** Non, monsieur, pas que je sache.

## [Text]

**Mr. Trudel:** People who are dispensing services to taxis but who are not operating taxis themselves?

**Mr. Montgomery:** No, there is no such a thing.

**Mr. Trudel:** No such thing in Vancouver?

**Mr. Montgomery:** No.

**Mr. Trudel:** The monthly fees I believe you have mentioned before are \$115 per month.

**Mr. Montgomery:** Yes.

**Mr. Trudel:** Is that to one company or is that the general fee that would be charged by the various companies?

**Mr. Montgomery:** That would be about average.

**Mr. Trudel:** That would be the average?

**Mr. Montgomery:** There are some at \$160, some at \$125, depending on their expenses but ours is the only one that actually comes into the company. The others share everything anyway, it does not really matter what their rent is.

**Mr. Trudel:** Generally speaking, Mr. Chairman, this would cover a multiplicity of services . . .

**Mr. Montgomery:** Yes.

**Mr. Trudel:** . . . in that field including parking facilities, dispatching and insurance?

**Mr. Montgomery:** All their sheets, all their stationery and whatever.

**Mr. Trudel:** Now this morning we heard someone mention regional permits. Would you care to enlighten us on the adjustment you would have to make if this came into being.

**Mr. Montgomery:** Are you talking about a permit that would be good in all the municipalities around here?

**Mr. Trudel:** Right.

**Mr. Montgomery:** I would oppose it personally and the reason is that you would lose control. The people in the small communities around would not have any taxis there at all. They would all be downtown at the glamourous places and the airport and so on. I think this is going backwards.

**Mr. Trudel:** In other words, if we were to consider a regional permit we would be right back . . .

## [Interpretation]

**M. Trudel:** Des personnes qui assurent des services de taxis mais qui n'exploitent pas de taxis elles-mêmes?

**M. Montgomery:** Non, il n'y a pas de telle chose.

**M. Trudel:** Cela n'existe pas à Vancouver?

**M. Montgomery:** Non.

**M. Trudel:** La cotisation dont vous avez parlé est, je crois, de \$115 par mois.

**M. Montgomery:** Oui.

**M. Trudel:** Est-ce la cotisation pour cette compagnie en particulier ou celle qui serait exigée par les différentes compagnies?

**M. Montgomery:** C'est environ la moyenne.

**M. Trudel:** La moyenne?

**M. Montgomery:** Il y en a à \$160 et d'autres à \$125, suivant les dépenses, mais la nôtre est la seule qui revient à la compagnie. Pour les autres, on partage tout de toute façon, peu importe quelle est la location.

**M. Trudel:** Dans l'ensemble, monsieur le président, cela comprend une multiplicité de services . . .

**M. Montgomery:** Oui.

**M. Trudel:** . . . y compris le stationnement, les services de répartiteur et l'assurance?

**M. Montgomery:** Leurs feuilles de courses, leur papeterie et tous les services connexes.

**M. Trudel:** Ce matin, nous avons entendu quelqu'un parler de permis régionaux. Pourriez-vous s'il vous plaît nous dire quel changement vous devriez faire si cela était institué?

**M. Montgomery:** Vous parlez d'un permis qui nous donnerait l'autorisation d'aller dans toutes les municipalités environnantes?

**M. Trudel:** C'est exact.

**M. Montgomery:** Je m'y opposerais en ce qui me concerne parce que vous perdriez le contrôle. Les gens des petites collectivités environnantes n'auraient pas du tout de taxis. Ceux-ci seraient tous en ville aux bons endroits, à l'aéroport et ainsi de suite. Je crois que ce serait faire les choses à l'envers.

**M. Trudel:** En d'autres termes, si on exigeait l'émission d'un permis régional, ce serait rétrograder . . .

## [Texte]

**Mr. Montgomery:** You would have the worst shemozzle you ever saw in your life. Do not go for that one.

**Mr. Trudel:** I may have missed part of your presentation or submission but would you tell the Committee the number of buses operated by the Vancouver Airline Limousines.

**Mr. Montgomery:** I do not have that information. I just handle the taxi-cabs, I do not handle the buses or limousines.

**Mr. Trudel:** This is not within your grasp?

**Mr. Montgomery:** No.

**Mr. Trudel:** Is there someone here who could give us that information?

**Mr. Montgomery:** Yes, there is.

**Mr. Horner:** They are appearing tomorrow.

**The Chairman:** Yes, they are appearing tomorrow.

**Mr. Trudel:** That is what I want to know. In other words, although you are connected financially...

**Mr. Montgomery:** Yes.

**Mr. Trudel:** You are not connected with the direct operation?

**Mr. Montgomery:** Of the buses or limousines?

**Mr. Trudel:** Yes?

**Mr. Montgomery:** No.

**Mr. Trudel:** This is the intent of my question. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Skoreyko.

**Mr. Skoreyko:** I am not sure Mr. Chairman hat Mr. Montgomery was here this morning when we heard the Coral Cabs brief but these people suggested by virtue of the fact that they live in and operate out of Richmond they are entitled to participate in the business t the international airport. I wonder Mr. Montgomery whether you could tell this Committee how you feel about a common taxi stand which would allow incoming taxis—those outside of the franchise—who deliver passengers to the airport the right to park in an areas for which they pay a certain fee, and to allow the common taxi stand for the taxi of their customers to phone the taxi concession or the choice. Do you have any objection to that sort f an arrangement?

## [Interprétation]

**M. Montgomery:** Vous auriez les pires ennuis que vous pourriez avoir. N'acceptez pas cette idée.

**M. Trudel:** Je n'ai peut-être pas entendu toute votre présentation ou tout votre témoignage, mais est-ce que vous indiqueriez au Comité le nombre d'autobus utilisés par Vancouver Airline Limousines.

**M. Montgomery:** Je n'ai pas ces renseignements. Je ne m'occupe que des taxis, et non pas des autobus ou des limousines.

**M. Trudel:** Cela ne relève pas de votre compétence?

**M. Montgomery:** Non.

**M. Trudel:** Y a-t-il quelqu'un d'autre ici qui pourrait nous donner ces renseignements?

**M. Montgomery:** Oui, il y a quelqu'un.

**M. Horner:** Ils vont témoigner demain.

**Le président:** Oui, ils seront ici demain.

**M. Trudel:** C'est ce que je voulais savoir. En d'autres termes, bien que cela vous touche du point de vue financier...

**M. Montgomery:** Oui.

**M. Trudel:** Donc, vous n'êtes pas responsable directement de ces services?

**M. Montgomery:** Des autobus et des limousines?

**M. Trudel:** Oui.

**M. Montgomery:** Non.

**M. Trudel:** Voilà le but de ma question. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Skoreyko.

**M. Skoreyko:** Je ne suis pas sûr, monsieur le président, si M. Montgomery était là ce matin lorsque nous avons entendu le mémoire de Coral Cabs, mais ils ont prétendu que, dû au fait qu'ils sont établis et font leurs affaires à Richmond, ils ont droit de participer aux affaires de l'aéroport international. Alors, monsieur Montgomery, peut-être pourriez-vous nous dire ce que vous pensez d'un poste de taxis en commun qui permettrait aux taxis arrivants—ceux qui n'appartiennent pas à l'Association—et qui amènent des voyageurs à l'aéroport, d'avoir le droit de stationner dans une zone pour laquelle ils payent une cotisation donnée, et permettre aux clients de téléphoner à cette entreprise de taxis ou poste de taxis en commun pour le taxi de leur choix. Est-ce que vous vous opposeriez à de telles dispositions?

[Text]

**Mr. Montgomery:** The first thing is that the Vancouver Taxi Owners Association have had me on the carpet many, many times in the last few years because I pay a fee. Now the policy with the Association is not to pay fees to anybody for anything. They provide a service and that is it. You suggest a common stand for the other cab companies of Vancouver to sit there and you would expect them to pay. They will not pay, and if they do not pay why should we pay?

**Mr. Skoreyko:** I think it is unfair to assume that this Committee could even recommend taxis be given parking space gratis. They would have to pay a rental fee the same as you or the Airline Limousine service.

**Mr. Montgomery:** They will not pay.

**Mr. Skoreyko:** If that is the answer then of course that has solved our problem.

**Mr. Montgomery:** There is no problem.

**Mr. Skoreyko:** There is no problem at all. Mr. Montgomery can you give this Committee an idea how many passengers are hauled by your firm by way of taxi to the airport on a daily basis?

**Mr. Montgomery:** No, I do not have those figures.

**Mr. Skoreyko:** You have no idea at all.

**Mr. Montgomery:** No idea. I figured it out on a percentage basis of our total business which I have already said is about 22 per cent, but not the number of people. We did a survey for the Department of Transport three or four years ago but I do not have those figures. I have completely forgotten.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Montgomery, would you have the percentage of the traffic that you haul out there in relation to the other cabs? There are a number of taxis driving people out to the airport every day. What percentage of the traffic would you haul as compared to all of the other taxis combined?

**Mr. Montgomery:** All of us get about the same amount. We might get a little bit more of the personnel themselves, but as far as the general public is concerned, about the same amount. Everybody gets some.

[Interpretation]

**M. Montgomery:** Tout d'abord, l'Association des propriétaires de taxis de Vancouver a mentionné mon nom plus d'une fois au cours des dernières années parce que je paye une cotisation. Or, la politique de l'Association est de ne payer de cotisation à personne pour quoi que ce soit. L'Association fournit un service, et c'est tout. Vous proposez d'avoir un poste de taxis en commun où les voitures des autres compagnies pourraient attendre et vous voulez les faire payer. Elles ne payeront pas et, si elles ne payent pas, pourquoi devrions-nous payer nous aussi?

**M. Skoreyko:** Je crois que l'on ne pourrait même pas songer que le Comité puisse recommander que les taxis stationnent gratuitement. Ils devraient payer des frais de location tout comme vous ou encore *Airline Limousine Service*.

**M. Montgomery:** Ils ne payeront pas.

**M. Skoreyko:** Si cela est la réponse, il n'y a plus de problème bien sûr.

**M. Montgomery:** Il n'y a pas de problème.

**M. Skoreyko:** Il n'y a pas de problème du tout. Monsieur Montgomery, pourriez-vous nous donner une idée du nombre de voyageurs que votre compagnie transporte à l'aéroport chaque jour?

**M. Montgomery:** Non, je n'ai pas ces chiffres.

**M. Skoreyko:** Vous n'avez pas d'idée?

**M. Montgomery:** Aucune idée. Dans l'ensemble, j'ai calculé que le chiffre d'affaires est d'environ 22 p. 100, comme je l'ai déjà indiqué, mais quant au nombre de voyageurs, non. Nous avons fait un relevé pour le ministère des Transports, il y a trois ou quatre ans, mais je n'ai pas ces chiffres. J'ai complètement oublié ce que c'était.

**M. Skoreyko:** Monsieur Montgomery, auriez-vous le pourcentage du nombre de voyageurs que vous y amenez par rapport aux autres taxis? Il y a un certain nombre de taxis qui amènent des voyageurs à l'aéroport chaque jour. Quel pourcentage du trafic vous reviendrait comparativement à tous les autres taxis?

**M. Montgomery:** Nous avons tous à peu près la même proportion. Nous avons peut-être une plus grande partie du personnel même, mais pour ce qui est du public en général, c'est à peu près la même chose. Tout le monde a sa part.

## [Texte]

**Mr. Skoreyko:** Then you say, Mr. Montgomery, that if the other taxi drivers in the city or in the outlying areas deliver 50 per cent of the traffic that goes out to the international airport in taxis, you do not think they would be interested in paying a small concession for the right to pick up 50 per cent of the traffic coming back?

**Mr. Montgomery:** No, I do not think they would because it is the timing. What would be the sense of their waiting out there? You cannot schedule it that every time you take somebody out there is going to be a taxi fare for you to bring back. You have to park and wait.

**Mr. Skoreyko:** The problem is Mr. Montgomery, that the average taxi driver right across the country who has complained to this Committee seems to be complaining about the fact that he has the right to take a fare to the airport and then he must deadhead back to the municipality in which he is licensed before he can pick up another fare. This seems to be the major complaint. I am simply suggesting a common taxi stand where they paid the federal government a toll fee to enter and then were allowed to pick up passengers if they were called from the terminal building. You are suggesting that they would not waste their time, that they would not wait for it.

**Mr. Montgomery:** No.

**Mr. Skoreyko:** If this was a real issue, then that is strange.

**Mr. Montgomery:** Can I just say something else? As a member of the Association I object to it because I honour their stand across the street, and I honour this and honour that for them. I would object to that and it would not pass.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Montgomery, then I...

**Mr. Montgomery:** Unless everything opened up then I would say, "Okay, open that up and open it all up", which they do not want to do because they have built their business around these certain things which they have.

**Mr. Skoreyko:** I gather then, Mr. Montgomery, that the briefs that we have received and the arguments that we have received in favour of a common taxi stand or participation at the airport, come from taxi drivers and taxi companies outside of the Vancouver metropolitan area?

## [Interprétation]

**M. Skoreyko:** Alors vous dites, monsieur Montgomery, que si les autres conducteurs de taxi dans la ville ou dans la région périphérique amènent 50 p. 100 des voyageurs qui se rendent à l'aéroport international en taxi, vous ne croyez pas qu'ils seraient intéressés à payer un certain montant pour avoir le droit de prendre 50 p. 100 des voyageurs qui reviennent en ville?

**M. Montgomery:** Non, je ne le pense pas, parce qu'il faut attendre. Pourquoi devraient-ils attendre à l'aéroport? Vous ne pouvez pas prévoir que, chaque fois que vous y amenez un voyageur, il y aura un voyage de retour. Il vous faut stationner et attendre le client.

**M. Skoreyko:** Monsieur Montgomery, le problème vient du fait que le conducteur de taxi moyen à travers le pays semble se plaindre au Comité qu'il a le droit d'amener un voyageur à l'aéroport mais qu'il doit revenir promptement dans la municipalité où il détient un permis afin de prendre un autre client. Cela semble être le principal grief. Je proposerais simplement un poste de taxis en commun où chacun paye une cotisation au gouvernement fédéral pour y avoir accès, et alors ils pourraient aller prendre des voyageurs qui les appelleraient du terminus. Vous dites qu'ils ne perdraient pas leur temps et n'auraient pas à attendre.

**M. Montgomery:** Non.

**M. Skoreyko:** Si telle était la vraie question, alors cela est étrange.

**M. Montgomery:** Pourrais-je ajouter autre chose? Comme membre de l'Association, je m'y oppose parce que je respecte leur poste l'autre côté de la rue et ainsi de suite. Je m'y opposerais et ce ne serait pas adopté à moins que tout soit ouvert.

**M. Skoreyko:** Monsieur Montgomery, alors je...

**M. Montgomery:** Pourvu que pleine liberté soit accordée, je dirais «D'accord, que tout soit ouvert et mis en commun», ce qu'ils ne veulent pas faire parce qu'ils ont bâti leur entreprise sur ce qu'ils avaient déjà.

**M. Skoreyko:** Alors, monsieur Montgomery, j'en conclus que des mémoires que nous avons reçus et des témoignages que nous avons reçus en faveur d'un poste de taxis en commun ou en participation à l'aéroport viennent des conducteurs de taxi et des compagnies de taxis de l'extérieur du grand Vancouver.

[Text]

**Mr. Montgomery:** Yes, I think so.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Montgomery, in which official capacity are you now appearing before the Committee?

**Mr. Montgomery:** You mean I am a Dr. Jekyll and Mr. Hyde; take your choice. I suppose right now, as a Director of the Vancouver Taxi Owners' Association.

**Mr. Skoberg:** A director?

**Mr. Montgomery:** Yes.

**Mr. Skoberg:** Is the Association affiliated with any other associations across Canada?

**Mr. Montgomery:** No, it is just local.

**Mr. Skoberg:** It is just for Vancouver. That is the only point I had.

**The Chairman:** Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, I would like to change the line of questioning just a little bit.

In the service that you render at the Vancouver Airport I presume it is part of your contract to have sufficient cabs available when airplanes are coming in and to see as aircraft arrive that you have the capacity there either in limousine service or cabs to take care of them?

**Mr. Montgomery:** Yes.

**Mr. Pringle:** Do you work with the air lines in this regard?

**Mr. Montgomery:** Yes.

**Mr. Pringle:** Can you tell us how you feel the problem will be expanded when we start getting 747s and 400 people get off a plane at once? What is this going to do to your business at the present time? Do you think there is room for other cabs to render you assistance at that particular time with regard to these passengers? Is it your opinion because for some time there will only be a few of these types which will create heavy peak periods, that you will still be in a position to handle this with your own equipment?

**Mr. Montgomery:** Equipment is not going to help unless one solves the traffic problem. There is one road in and one road out. Now

[Interpretation]

**M. Montgomery:** Oui, je le crois.

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Merci, monsieur le président Monsieur Montgomery, en qualité de quoi témoignez-vous devant le Comité?

**M. Montgomery:** Je suis, si vous voulez deux personnes à la fois. Choisissez vous-même. En ce moment, en tant qu'un des directeurs de l'Association des propriétaires de taxis de Vancouver.

**M. Skoberg:** Un des directeurs?

**M. Montgomery:** Oui.

**M. Skoberg:** Est-ce que l'Association est affiliée à d'autres associations canadiennes?

**M. Montgomery:** Non, il s'agit simplement d'une association locale.

**M. Skoberg:** Il s'agit seulement de Vancouver. C'est à cela que je voulais en venir.

**Le président:** Monsieur Pringle.

**M. Pringle:** Monsieur le président, je vous dirais ici changer quelque peu la ligne de pensée. Pour ce qui est des services que vous assurez à l'aéroport de Vancouver, j'imagine que, comme partie de votre contrat, vous devez avoir un nombre suffisant de taxis en disponibilité quand des avions arrivent et vous devez voir, au fur et à mesure que les aéronefs arrivent, que vous avez le nombre de voitures requises, soit des limousines ou des taxis pour accueillir les voyageurs.

**M. Montgomery:** Oui.

**M. Pringle:** Est-ce que vous travaillez de concert avec les lignes aériennes à cet égard?

**M. Montgomery:** Oui.

**M. Pringle:** Est-ce que vous pourriez nous donner votre idée sur la façon dont vous voyez la question de l'expansion du trafic avec l'arrivée des 747 où il y aurait peut-être 400 voyageurs qui arriveraient par un seul vol? Comment la chose touchera-t-elle votre entreprise à ce moment-là? Croyez-vous que vous auriez alors d'autres taxis qui pourraient vous aider à acheminer ces voyageurs? Êtes-vous d'avis que, vu le petit nombre de ces aéronefs d'ici un certain temps créant une période de pointe très achalandée, vous seriez toujours en mesure de le faire avec vos propres moyens?

**M. Montgomery:** L'équipement n'aidera pas à moins de pouvoir résoudre le problème de la circulation. Il y a une route d'accès à l'aéro-

## [Texte]

solve that and we can get to the next one. It would not make any difference if I had 500 cabs available at a rush period or when one or two of these big jets arrived. If there are 200 or 400 people out there, you can only move so many pieces of equipment and if you get into a traffic jam you are dead. On top of that you could create a traffic jam yourself by having too much equipment going in and out.

**Mr. Pringle:** Are you suggesting that the access roads to the terminal building are not adequate at the present time to take care of 400 people arriving at one time if there are limousines and buses available to transport them wherever they are going?

**Mr. Montgomery:** It depends on the time of day. If you are talking about peak periods, no, we could not handle 200; it is a joke.

**Mr. Pringle:** This goes a little bit further then. Do you think this Committee might be wise to consider recommending to the Minister of Transport that submissions be made so these big airplanes will not arrive at peak traffic periods?

**Mr. Montgomery:** Absolutely, that is one of the problems. Everything is figured out from the East and nobody worries about when they arrive here. This is one of the problems.

**Mr. Pringle:** May I ask if you are having trouble at the present time with the stretch jets?

**Mr. Montgomery:** No, I have not heard of any. We seem to be getting everything done. However, I think we are going to run into a real problem when the big jets come in. One of the biggest problems is the roads or the bridges to the airport; that is important.

**Mr. Pringle:** In other words you are putting very serious emphasis on the urgency of having an extra bridge across the river just as soon as possible.

**Mr. Montgomery:** That is right.

**Mr. Pringle:** You recommend that we make that recommendation.

**Mr. Montgomery:** It is more important than anything else. You cannot move them if you have not got anywhere to go.

**Mr. Pringle:** It is that serious?

**Mr. Montgomery:** It will be. At the moment, we are getting away with it, but it will be that serious.

## [Interprétation]

port et une route pour en revenir. Il faut résoudre ce problème, et alors on aura la réponse. Peu importe qu'il y ait 500 taxis durant une période de pointe ou lorsqu'un de ces gros avions à réaction arrive. S'il y a deux ou quatre cents voyageurs, vous ne pouvez utiliser qu'un certain nombre de voitures. S'il y a un embouteillage, rien ne va plus. A ce moment-là, vous créez vous-mêmes l'embouteillage en ayant trop de voitures sur la route.

**M. Pringle:** Est-ce que vous laissez entendre que les routes d'accès à l'aéroport ne sont pas suffisantes en ce moment pour accueillir 400 voyageurs arrivant par un même vol, s'il y a des limousines et des autobus pour les transporter là où ils veulent aller?

**M. Montgomery:** Tout dépend du moment de la journée. Si vous songez aux heures de pointe, non. On ne peut même pas accueillir 200 personnes. C'est tout à fait ridicule.

**M. Pringle:** On peut alors pousser les choses plus loin. Croyez-vous que le Comité serait sage de recommander au ministre des Transports de faire des instances pour que ces gros avions n'arrivent pas aux heures de pointe?

**M. Montgomery:** Absolument; c'est un des problèmes. Tout est calculé en fonction de la situation dans l'Est, et personne ne se préoccupe du moment où les avions arrivent ici. C'est un des problèmes.

**M. Pringle:** Est-ce que vous éprouvez des difficultés en ce moment avec les réactés au long cours?

**M. Montgomery:** Non, pas que je sache. Il semble que tout réussisse. Mais je pense que nous éprouverons de véritables difficultés lorsque les super-jets arriveront. L'un des plus grands problèmes est celui des routes et des ponts menant à l'aéroport; c'est ce qui importe.

**M. Pringle:** Donc, vous insistez beaucoup sur l'urgence d'aménager un nouveau pont le plus tôt possible sur ce fleuve.

**M. Montgomery:** C'est exact.

**M. Pringle:** Vous êtes d'accord pour que nous en fassions la recommandation?

**M. Montgomery:** C'est ce qu'il y a de plus important. On ne peut transporter les gens si on n'a pas la possibilité de se déplacer?

**M. Pringle:** C'est si grave que cela?

**M. Montgomery:** Oui. En ce moment, on peut s'en tirer, mais cela deviendra grave.

[Text]

**Mr. Pringle:** Could you suggest at what time? Have you any projections handed to you by the air lines which would indicate a time in the near future when this should be accomplished in order to accommodate the increased traffic from Jumbo Jets?

**Mr. Horner:** Soon.

**Mr. Montgomery:** Everybody talks about it, but nobody does anything about it. I have talked to everybody.

**Mr. Forrestall:** Mr. Montgomery, the word is "soon".

**Mr. Montgomery:** Tomorrow morning would be the best.

**Mr. Pringle:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Portelance.

**Mr. Portelance:** Mr. Montgomery, earlier we heard that MacLure's Taxi company owns 80 cabs, and they are the only ones with meters allowed to go into the airport. Is that correct?

**Mr. Montgomery:** Yes.

**Mr. Portelance:** How many cabs are involved in the Vancouver Taxi Owners' Association?

**Mr. Montgomery:** There are 363. The whole works are in I think.

**Mr. Portelance:** That is 363 plus 80?

**Mr. Montgomery:** No, I am counting them. I am counting our city cabs.

**Mr. Portelance:** So MacLure's taxi belongs to the Vancouver Taxi Owners' Association?

**Mr. Montgomery:** Yes, that is right.

**Mr. Portelance:** There are taxi meters at the airport and there are also limousines. We do not have that in Montreal, we only have limousine and buses plus a small taxi firm working at the airport with meters. What is your competition from the limousine service? How many limousines compete with you at the airport?

**Mr. Montgomery:** There is no such a thing as competition between the buses, the limousines and the taxi cabs. If a person wants a taxi-cab, he wants a taxi-cab, and if he wants a bus he wants a bus. We have no competition.

[Interpretation]

**M. Pringle:** Pourriez-vous dire à quel moment? Est-ce que les lignes aériennes vous ont fait des prévisions indiquant si cela s'accomplira dans un avenir prochain pour faire face à l'augmentation du trafic amené par les super-jets?

**M. Horner:** Bientôt.

**M. Montgomery:** Tout le monde en parle, mais on ne fait rien. J'en ai parlé à tout le monde.

**M. Forrestall:** Monsieur Montgomery, nous voulons tous que ce soit «bientôt».

**M. Montgomery:** Demain matin, ce serait ce qu'il y aurait de mieux.

**M. Pringle:** Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Portelance.

**M. Portelance:** Monsieur Montgomery, on a entendu plus tôt que MacLure est propriétaire de 80 taxis. Ce sont les seules voitures avec un taximètre qui puissent entrer à l'aéroport. Est-ce exact?

**M. Montgomery:** Oui.

**M. Portelance:** Combien de voitures comprend l'Association des propriétaires de taxis de Vancouver?

**M. Montgomery:** Il y en a 363. Je pense que cela comprend tous les taxis.

**M. Portelance:** C'est-à-dire 363, plus les 80?

**M. Montgomery:** Non. J'inclus les 80. Je compte nos taxis de la ville.

**M. Portelance:** Donc MacLure est aussi membre de l'Association des propriétaires de taxis de Vancouver?

**M. Montgomery:** Oui, c'est juste.

**M. Portelance:** Il y a des taxis avec compteur et des limousines également à l'aéroport. Nous n'avons pas cela à Montréal; nous n'avons que des limousines et des autobus, plus une petite compagnie de taxis avec compteur à l'aéroport. Quelle est la concurrence que vous avez des services de limousines? Combien de limousines vous feraient la concurrence à l'aéroport?

**M. Montgomery:** Il n'y a pas de concurrence entre les autobus, les limousines et les taxis. Si une personne désire un taxi, elle prend un taxi, et si elle désire prendre un autobus, elle prend un autobus. Nous n'avons aucune concurrence.

## [Texte]

**Mr. Portelance:** Yes, but are there limousines between the two? What they call limousines in Toronto or Montreal are like taxicabs without meters.

**Mr. Montgomery:** That is why you have the trouble in Montreal; we do not have those.

**Mr. Portelance:** There are no limousines here?

**Mr. Montgomery:** No.

**Mr. Portelance:** That is the point.

**Mr. Montgomery:** We do not have them, no.

**Mr. Portelance:** This is one thing we have in Montreal and we know there will be competition. Here they have a choice they either take a metered taxi or they take the bus.

**Mr. Montgomery:** Or there are high class limousines, big Cadillacs seven passenger or ten passenger Cadillacs available for certain things. But that is not what you are talking about, second rate taxi-cabs are what you are talking about.

**Mr. Portelance:** No, I am talking about a Plymouth of the same size.

**Mr. Montgomery:** The one coming in the back door.

**Mr. Portelance:** Without a meter?

**Mr. Montgomery:** Without a meter, yes.

**Mr. Portelance:** Well this is what Murray Hill runs in Montreal.

**Mr. Montgomery:** We do not have those. We would not stand for them. They are no good.

**Mr. Brown:** They are not even licensed.

**Mr. Montgomery:** That is right. Not only that you can argue it the other way, that you are at the mercy of the driver. There is no meter so he can charge you anything he wants. There are no markings on the car, there is nothing.

**An hon. Member:** Oh, no, there are routes, there are regions.

**Mr. Montgomery:** They have zones, but who is to say which side of the street it is. If the zone happens to be on First Avenue is it the North side or is it the South side? The price is \$2 more on the North side. I have seen that game inside out and upside down.

**Mr. Portelance:** This might be the reason why there is not as much trouble here at the

## [Interprétation]

**M. Portelance:** Oui, mais est-ce qu'il y a des limousines aussi? Ce qu'on appelle des limousines à Toronto ou à Montréal, ce sont des taxis sans compteur.

**M. Montgomery:** C'est pour cela que vous avez de la difficulté à Montréal, nous n'en avons pas.

**M. Portelance:** Il n'y a pas de limousines ici?

**M. Montgomery:** Non.

**M. Portelance:** Voilà le hic.

**M. Montgomery:** Non, nous n'en avons pas.

**M. Portelance:** C'est ce que nous avons à Montréal et nous savons qu'il y aura de la concurrence. Ici, on a le choix: prendre un taxi avec compteur ou un autobus.

**M. Montgomery:** Oui, il y a des limousines de grande classe, de grosses Cadillacs à sept ou dix passagers pour certains trajets. Mais il ne s'agit pas de cela. C'est des taxis de second ordre que vous parlez.

**M. Portelance:** Non, je parle d'une Plymouth dans la même catégorie.

**M. Montgomery:** C'est-à-dire des taxis de second ordre.

**M. Portelance:** Sans compteur?

**M. Montgomery:** Oui, sans compteur.

**M. Portelance:** Eh bien, c'est cela que possède Murray Hill à Montréal.

**M. Montgomery:** Nous n'en avons pas. Nous n'en voulons pas. Ils sont d'aucune utilité.

**M. Brown:** Ils n'ont même pas de permis.

**M. Montgomery:** Vous avez raison. Vous pouvez même faire le raisonnement contraire, c'est-à-dire que vous êtes à la merci du conducteur. Il n'y a pas de compteur, et il peut vous prendre le prix qu'il veut. Il n'y a rien d'indiqué sur la voiture, absolument rien.

**Une voix:** Ah non, il y a des itinéraires, des secteurs.

**M. Montgomery:** Il y a des zones, mais qui dira de quel côté de la rue ce doit être? Est-ce du côté nord ou du côté sud? Du côté nord, c'est \$2 de plus. J'ai constaté qu'on joue ce jeu à tout bout de champ.

**M. Portelance:** C'est peut-être la raison pour laquelle il n'y a pas autant de difficultés

## [Text]

airport. I am sure you would act the same way as they do in Montreal if you had limousines competing with you.

**Mr. Montgomery:** That is right.

**Mr. Portelance:** Thank you.

**The Chairman:** No other questions, gentlemen? This completes our hearing for today. I want to thank you, Mr. Montgomery.

Tomorrow morning we will hear the Vancouver Airlines Limousines (1963) Ltd. at 9:30.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, just before we adjourn, further to what Mr. Benjamin mentioned about having the airport manager before us, I realize that we are going to the airport, but if it is like the one in Toronto we could not have a discussion with him as a group. Is there any way we could get a room out there so that we can get together and all of us ask questions, so each of us can hear what he has to say. Would someone look into it?

**Mr. Rock:** You had him hemmed in in one corner where I could not get at him.

**Mr. Skoberg:** I was just trying to buy coffee, that is all.

**The Chairman:** We will contact him right away. We will see if we can arrange that for tomorrow.

The meeting is adjourned.

## [Interpretation]

à cet égard à l'aéroport. Je suis convaincu que vous feriez comme on fait à Montréal si vous étiez en concurrence avec des limousines.

**M. Montigomery:** C'est juste.

**M. Portelance:** Merci.

**Le président:** Vous n'avez pas d'autres questions à poser, messieurs? Ceci termine la séance pour aujourd'hui. Je désire vous remercier, monsieur Montgomery.

Demain matin à 9h30, nous entendrons la *Vancouver Airline Limousines (1963) Ltd.*

**M. Skoberg:** Monsieur le président, avant de lever la séance, pour faire suite à ce que M. Benjamin a mentionné, soit de demander au directeur de l'aéroport de témoigner devant le Comité, je sais que nous rencontrerons les gens de l'aéroport, mais si les choses doivent se passer comme à Toronto, nous ne pouvons avoir d'entretien en tant que groupe. Est-ce qu'il n'y aurait pas moyen d'avoir une salle là-bas afin de nous réunir pour poser des questions, afin que nous puissions entendre son point de vue? Est-ce que quelqu'un pourrait se renseigner à ce propos?

**M. Rock:** Vous l'avez amené dans un coin et je n'ai pu lui parler.

**M. Skoberg:** J'essayais tout simplement d'acheter un café.

**Le président:** Nous allons communiquer avec lui immédiatement. Nous allons voir si c'est possible pour demain.

La séance est levée.

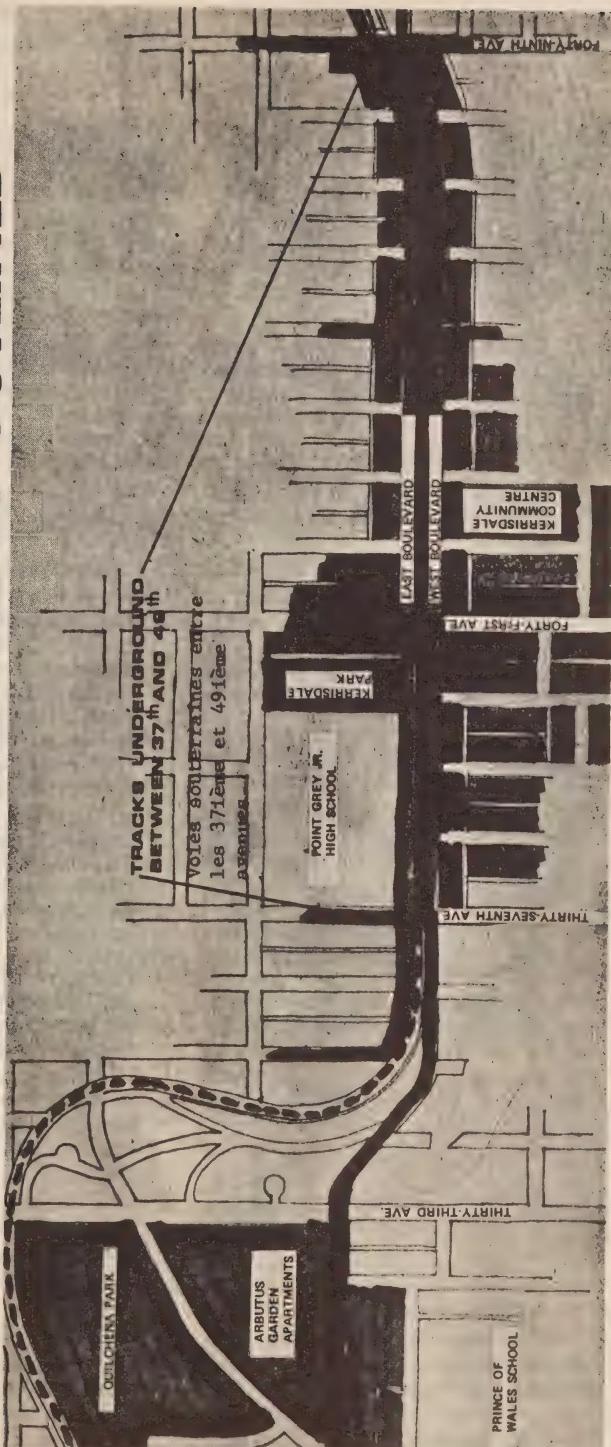
JANUARY 8, 1970

LE 8 JANVIER 1970

PROJET D'AMENAGEMENT EN DEPRESSION DES VOIES FERREES

APPENDIX U-1  
APPENDICE U-1

# 'SINK THE TRACKS' PLAN OUTLINED



**APPENDIX U-2**

The Courier

January 8, 1970

**AIR SPACE UTILIZATION KEY IN MARATHON PROJECTION**

Plans are expected to be released this month for the Kerrisdale re-development program, a project sponsored by the Kerrisdale Commercial Association working with the City Planning Department.

Meanwhile Marathon Realty, wholly-owned subsidiary of Canadian Pacific Investments, has suggested a plan for development of air rights over their tracks, the rail line that bisects the whole of Kerrisdale.

"These studies are presently of a preliminary nature," says Marathon president, David Mooney.

"We looked at the planning of this area from two standpoints:

"(1) The utilization of the air rights themselves. On this basis, relatively poor land pattern of development is established for the Kerrisdale area and it was for this reason that we looked at the planning for the whole of the Kerrisdale area including the Railway strip.

"(2) Study of Kerrisdale as a whole. This study is shown by the diagram indicating a spanning of office structures near the corner of 41st and the Boulevard over the streets.

"The basic plan involves:

"(a) The depression of the tracks from Thirty-Seventh to Forth-Ninth, thereby creating a rapid transit corridor.

"(b) The location near the intersection of Forty-First and the Boulevard of two urban squares, similar in size.

"(c) The building of large office decks near this intersection for the purpose of the developments over the air rights and parking for rapid transit customers.

"(d) Change the street pattern system making East Boulevard one way Northbound and West Boulevard one way Southbound. Included in this would be the provision for left turns after the intersection, thereby preventing congestion at the intersection of Forty-First and the Boulevard.

**APPENDICE U-2**

THE COURIER

Le 8 janvier 1970

**UTILISATION DU CORRIDOR AÉRIEN,  
CLEF DANS LA PROJECTION MARATHON**

On devrait connaître ce mois-ci le plan pour le nouveau développement du programme Kerrisdale, un projet subventionné par la Kerrisdale Commercial Association qui travaille avec l'appui du département de planification de la ville.

Dans l'intervalle, Marathon Realty, filiale qui appartient en totalité à la Canadian Pacific Investments a suggéré un projet de développement du corridor aérien au-dessus de leur voies, le chemin de fer qui divise tout Kerrisdale.

«Ces études sont actuellement des études préliminaires» a dit le président de Marathon, David Mooney.

«Nous envisageons la planification de cette région de deux points de vue:

(1) L'utilisation des droits aériens eux-mêmes. De ce point de vue, le plan de développement du terrain est relativement pauvre pour le secteur Kerrisdale et c'est pour cette raison que nous avons envisagé la planification de toute la région Kerrisdale y compris la ligne de chemin de fer.

(2) L'étude de Kerrisdale dans son ensemble. Cette étude se trouve dans le diagramme qui montre une étendue composée de structures de bureaux, à l'angle de la 41<sup>e</sup> rue et du boulevard au-dessus des rues.

Le plan de base comprend:

«(a) L'affaissement de srails entre le 37<sup>e</sup> et le 49<sup>e</sup> créant ainsi un corridor de transport rapide.

«(b) L'emplacement, près de l'intersection de la 41 et du Boulevard, de deux blocs semblables en importance.

«(c) L'érection de deux grandes plate-formes de bureaux près de cette intersection aux fins de développer les droits aériens et aussi pour le stationnement rapide des clients du transport rapide.

«(d) Changer le modèle du système des rues pour que l'East Boulevard devienne sens unique vers le nord et le West Boulevard sens unique vers le sud. On prendrait également les dispositions nécessaires pour les virages à gauche après ces intersections, empêchant ainsi les embouteillages à l'intersection de la 41<sup>e</sup> et du Boulevard.

"(e) The development of the air rights involves relatively high density near the intersection of Forty-First and the Boulevard with two medium size office buildings and high rise apartment. As one moves away from the intersection the air right development is basically low rise garden apartments. We have left open space across from the Kerrisdale Community Centre and in other key areas.

"We feel that such a plan, coupled with rapid transit, will provide new blood for the entire Kerrisdale area and remove the present unsightly tracks and Hydro wires."

#### APPENDIX U-3

##### THE COURIER

October 30, 1969

Rapid Transit would Sink Tracks

##### KERRISDALE 'CORRIDOR' FACES CHANGE

By ALD. HALFORD WILSON

The historic past of Canada is that of a country huge in area with a population ratio to land sparse and mainly settled in rural farm districts and towns.

Now this has all changed, and the bulk of the population is settled in urban areas. Experts involved in predicting population trends to aid in planning for the future, forecast that by 1980 six out of ten Canadians will reside in the urban centres of Canada, and one-third of the total population of Canada will be concentrated in Canada's three largest cities, namely, Montreal, Toronto and Vancouver (metropolitan areas).

\* \* \*

This trend to urbanization has made transportation (the movement of people and goods) within urban areas a major problem for all levels of government. Vancouver and surrounding region is no exception. The day is rapidly approaching when a means of moving people by methods other than the private motor car must be found.

It has been stated that "if the human technical know-how can place man on the moon, surely we can devise methods to get a man from our airport to downtown in ten minutes."

\* \* \*

The problem areas are clearly discernible.

"(e) Le développement des droits aériens englobe le trafic relativement élevé près de l'intersection de la 41<sup>e</sup> et du Boulevard avec deux édifices de bureaux de grandeur moyenne et un immeuble de grande hauteur. A mesure que l'on s'éloigne de l'intersection, le développement du droit aérien est strictement réservé à des immeubles d'appartement peu élevés. Nous avons laissé de l'espace libre à travers le centre communautaire Kerrisdale et dans d'autres secteurs clefs.

"Nous croyons qu'un tel plan joint à un corridor de transport rapide, rajeunira la région Kerrisdale et permettra d'enlever les voies et les fils électriques qui actuellement déparent la ville.

#### APPENDICE U-3

##### THE COURIER

Le 30 octobre 1969

##### L'AFFAISSEMENT DES VOIES FERRÉES POUR LE TRANSPORT RAPIDE

##### LE «CORRIDOR» KERRISDALE FAIT FACE AU CHANGEMENT

Par Ald. Halford Wilson

Le passé historique du Canada est celui d'un pays immense dans son étendue avec un taux de population peu élevé, installée surtout dans les districts agricoles ruraux et les villes.

Maintenant, tout cela a changé, et le gros de la population s'est établi dans les secteurs urbains. Les experts qui précisent les tendances de la population pour aider à la planification de l'avenir, prévoient qu'en 1980 six Canadiens sur dix résideront dans les centres urbains et qu'un tiers de la population du Canada sera concentré dans les trois grandes villes du Canada, nommément, Montréal, Toronto et Vancouver (régions métropolitaines).

\* \* \*

Cette tendance à l'urbanisation a créé un problème majeur à tous les niveaux du gouvernement lorsqu'il s'agit du transport (du mouvement des gens et des biens) dans les secteurs urbains. Vancouver et la région avoisinante ne font pas exception. Le jour n'est pas loin où il faudra trouver le moyen de transporter les gens par des méthodes autres que la voiture privée.

On a dit que «si le savoir-faire de la technique humaine a placé l'homme sur la lune, nous pouvons certainement trouver des méthodes pour déplacer une personne de l'aéroport au centre de la ville en dix minutes».

\* \* \*

Les secteurs-problèmes sont clairement définis:

(1) Traffic originating and entering the core area from the Deas Island freeway and airport.

(2) Traffic originating from the Fraser Valley and Second Narrows Bridge via Highway 401 destined for the Vancouver core.

(3) Traffic originating from the North Shore via the First Narrows crossing destined for Vancouver City.

\* \* \*

It should be recognized that all traffic entering the city via the above routes is not destined for the central business district.

First question to be asked by a resident of Vancouver who is directly affected by plugged streets and parking problems is: "what are our elected municipal councils doing about the problem?"

In 1967 Mayor Tom Campbell appointed a special committee consisting of myself as chairman, with Aldermen Ernie Broome and Harry Rankin to conduct a study of the problem and bring to City council recommendations dealing with present transportation problems as well as a long range plan to provide for Vancouver's population growth.

\* \* \*

#### ALL GOVERNMENTS JOIN IN TRANSIT STUDY

The final report of the committee as approved by council in September 1968 recommended:

(A) A balanced plan including expressway supplemented by rapid transit.

(B) That the problem did not affect Vancouver alone and should become a function of the Greater Vancouver Regional District Council.

(C) That a first step feasibility study for a rapid transit system for Greater Vancouver be carried out, the cost to be shared between the Provincial Government and municipalities.

(D) That regulations be implemented to bring the existing transit system up to its maximum efficiency and passenger carrying capacity.

All of the foregoing recommendations have been approved and are under way for implementation.

\*The Regional District and Provincial Government agreed to a study of the role of Rapid Transit.

\*The consulting firm De Leuw Cather of Canada Ltd. begin a feasibility study on Nov. 1.

(1) Le trafic sortant et entrant du cœur de la voie rapide Deas Island et de l'aéroport.

(2) Le trafic sortant de la vallée Fraser et de Second Narrows Bridge par la route 401 et qui se rend au cœur de Vancouver.

(3) Le trafic sortant du côté nord par le croisement First Narrows et qui se dirige vers la ville de Vancouver.

\* \* \*

Il faut reconnaître que tout le trafic qui entre dans la ville par les routes susmentionnées n'est pas destiné au centre des affaires.

La première question que se pose le résident de Vancouver qu'affecte directement les embouteillages et les problèmes de stationnement est: «que font nos conseils municipaux élus face à ce problème?»

En 1967, le maire Tom Campbell a nommé un Comité spécial formé de lui-même en qualité de président, des conseillers Ernie Broome et Harry Rankin, pour étudier le problème et présenter au Conseil de ville des recommandations traitant des problèmes actuels de transport de même que d'un plan à long terme qui prévoit l'accroissement de la population de Vancouver.

\* \* \*

#### TOUS LES GOUVERNEMENTS PARTICIPENT A L'ÉTUDE DU TRANSPORT RAPIDE

Le rapport final du Comité, tel qu'approuvé par le Conseil, en septembre 1968 recommandait:

(A) Un plan équilibré comprenant une voie rapide complétée d'un système de transport rapide.

(B) Que le problème n'affectait pas seulement Vancouver mais qu'il devait relever du Conseil de district régional du grand Vancouver.

(C) Que la première étape de l'étude de faisabilité pour un système de transport rapide pour le grand Vancouver soit commencée mais, que le coût soit partagé entre les gouvernements provinciaux et les municipalités.

(D) Qu'un règlement soit mis en application pour que le système de transport actuel soit porté à son maximum d'efficacité et de capacité de transport des passagers.

Toutes les recommandations précédentes ont été approuvées et elles feront l'objet d'une mise en application prochaine.

\*Le district régional et le gouvernement provincial ont accepté d'étudier le rôle du transport rapide.

\*La société conseil De Leuw Cather of Canada Ltd. a commencé le 1<sup>er</sup> novembre une étude de faisabilité.

\*Steps are now under way to improve the existing bus and trolley system.

\* \* \*

It has been abundantly clear for a decade that it is beyond the means of City and Provincial governments to solve the problem of urban transportation without the resources of the Federal Government being enlisted.

The rapid transit study is being carried out under the direction of a special committee comprising myself as chairman, Mayor Alex Forst, West Vancouver, Mayor Robert Pritt, Burnaby and Mayor William Stagg, Surrey. Senior officials of B.C. Hydro have been appointed as agents of the Provincial Government. The new Planning Department of the Regional District Council will play an important role in the study, is scheduled for completion in May 1970.

The Prime Minister has committed the Federal Government to becoming involved and has created the "Urban Transportation Development Division" of the Department of Transport, with Dr. Dereck Srafton as Chief of the division.

On November 12 Dr. Srafton and Chief Economist Collins of the Railway Division of the Department of Transport will meet in Vancouver with the special committee. Further evidence of federal involvement is indicated when, on November 19, Dr. D. C. MacPhail, director of the National Research Council of Canada, meets in Vancouver with the special transit committee.

The role of the Research Council of Canada is chiefly experimenting with "hardware" or systems of transportation. Systems to be discussed include railway, air cushion trains, bus transportation, V.T.O.L. and S.T.O.L. aircraft, container transportation and other items of hardware likely to be used in the immediate future.

\* \* \*

Investigation of the effect of rapid transit in stimulating development in Toronto, Montreal, San Francisco, Cleveland and other major cities proves that "transit shapes a city."

In the opinion of this writer, the decision of the City Council on the matter of re-zoning the CPR-Arbutus land was, under the circumstances, a wise one.

It is a matter of interest that all plans submitted failed to receive a majority of Council.

\*On prend maintenant les mesures nécessaires pour améliorer le système actuel de transport par autobus et par tramways.

\* \* \*

Depuis une décennie, il est très clair que le problème dépasse les gouvernements municipal et provincial et qu'il faut faire appel au gouvernement fédéral pour solutionner le problème de transport urbain.

L'étude de transport rapide est actuellement en cours sous la direction d'un comité spécial comprenant celui qui vous écrit comme président, le maire Alex Forst de Vancouver ouest, le maire Robert Pritt de Burnaby et le maire William Stagg de Surrey. Des fonctionnaires supérieurs à l'Hydro de la C.-B. ont été nommés agents du gouvernement provincial. Le nouveau département de planification du Conseil du district régional jouera un rôle important dans cette étude, qui doit se terminer en mai 1970.

Le Premier ministre a permis au gouvernement fédéral de s'intéresser à ce projet et à créer la «Division du développement de transport urbain», dont le D<sup>r</sup> Dereck Srafton est le chef. Le 12 novembre, le D<sup>r</sup> Srafton et l'économiste en chef Collins de la division des chemins de fer du ministère des Transports rencontreront à Vancouver le Comité spécial. Une nouvelle preuve de l'intérêt du gouvernement fédéral est la rencontre du Dr. D. C. MacPhail, directeur du Conseil national des recherches du Canada et du Comité spécial du transport, à Vancouver.

Le rôle du Conseil national des recherches du Canada se borne principalement à l'expérimentation du «Hardware» (matériel) ou systèmes de transport. Parmi les systèmes qui seront discutés, mentionnons les chemins de fer, les trains sur coussin d'air, le transport par autobus, les avions ADAV et ADAC, le transport par container et d'autres articles de hardware (matériel) qui seront vraisemblablement utilisés dans un proche avenir.

\* \* \*

Les enquêtes sur l'effet du transport rapide comme stimulant du progrès à Toronto, Montreal, San Francisco, Cleveland et d'autres villes importantes prouvent que «le transport rapide sculpte une ville».

De l'avis de l'auteur, la décision du Conseil de ville sur le nouveau zonage des terrains CPR-Arbutus, est dans les circonstances, une sage décision.

Il est intéressant de remarquer que tous les plans soumis n'ont pu recevoir la majorité des votes au Conseil. Tous les plans soumis n'ont

All plans submitted failed to receive approval by a majority of Council and it is a matter of interest that none included factors which would integrate the development into the potential for a first leg of a rapid transit line, running from Burrard Inlet to the Airport along the existing CPR right-of-way paralleling Arbutus. It is anticipated that the next plan to be presented will so provide.

In the terms of reference laid down for the firm of consultants is a land use study of the area contiguous to potential rapid transit corridors. Included in the team of consultants is a nationally known and noted planner, Hans Blumenfeld.

The City Council has already approved a number of basic principals which must be followed in the designing and construction of any expressway or rapid transit system to be built in the city. Among these are:

- (A) Establish a vital role for landscaping in the visual impact of the system on the region.
- (B) Encourage multiple use of right-of-way.
- (C) Recognize and express regional characteristics.
- (D) Provide a harmonious view of the route for adjoining residents.

\* \* \*

The proposed Arbutus route for a potential rapid transit service might be described as follows:

Originating in the built up residential area of Richmond, it would connect with the airport terminal, crossing the north arm of the Fraser River by tunnel to the Marpole Arbutus track. The stretch from Forty-ninth to Thirty-Seventh would be in tunnel enabling construction of high rise apartments within the right-of-way close to station stops, with open green space between station areas. For example, the right-of-way fronting the Kerrisdale Community Centre is a natural for landscaping treatment.

The high density high rise apartments close to the Forty-first Avenue station would greatly enhance the development of the local commercial area. If Vancouver follows the example of Toronto, San Francisco and other cities, the undeveloped land at King Edward and Arbutus should include in its plan provision for high-rise apartments with direct access into the King Edward station.

pu recevoir l'approbation de la majorité du conseil; il faut remarquer qu'aucun ne comprenait des facteurs qui intégreraient le développement d'une première étape d'une ligne de transport rapide, de Burrard Inlet à l'aéroport, le long de la voie CPR parallèle à Arbutus. On prévoit que le projet suivant à être présenté en fera cas.

Dans les attributions de la société d'experts-conseils, se trouve une étude d'utilisation des terrains du secteur adjacent au corridor de transport rapide en puissance. Cette équipe d'experts-conseils comprend un urbaniste renommé et connu à l'échelle nationale, Hans Blumenfeld.

Le conseil de ville a déjà approuvé un certain nombre de principes de base qui doivent être suivis dans la conception et la construction de toute voie rapide ou système de transport rapide qui sera construit dans la ville. Parmi ceux-ci mentionnons:

- (A) donner un rôle principal à l'aménagement paysagiste pour l'impact visuel du système sur la région.
- (B) Encourager l'utilisation accrue de la voie du droit de passage.
- (C) Reconnaître et faire valoir les caractéristiques de la région.
- (D) Offrir aux résidents avoisinants une vue harmonieuse de la route.

\* \* \*

Le projet de route Arbutus comme service de transport rapide en puissance peut se décrire comme suit:

Elle partirait du secteur résidentiel construit de Richmond, relierait l'aérogare, traverserait le côté nord de la rivière Fraser par un tunnel jusqu'aux voies ferrées de Marpole Arbutus. La section de la 49ième jusqu'à la 38ième passerait par un tunnel qui permettrait aux entrepreneurs de construire des immeubles d'appartements de grande hauteur, près de la route de droit de passage, à proximité des stations d'arrêt, avec des grands espaces verts entre les stations. Par exemple, le droit de passage situé devant le centre communautaire Kerrisdale se prête très bien à l'aménagement paysagiste.

Les appartements de grande hauteur situés près de la station de la 41ième avenue aideraient beaucoup au développement du secteur commercial local. Si Vancouver suit l'exemple de Toronto, San Francisco et d'autres villes, on prévoirait pour le terrain sous-développé au croisement King Edward et Arbutus, dans les plans futurs, des immeubles d'appartements à grande hauteur qui donneraient directement sur la station King Edward.

The proposed line continues north to False Creek with staggered station stops, each with its own apartment complex.

\* \* \*

On the north bank of False Creek the line would serve the announced high-rise apartment complex which will replace the existing C.P.R. railway yards, continuing north to the existing railway tunnel, which generally follows Dunsmuir Street to emerge at Burrard Inlet. This tunnel route would serve the major retail and office blocks located nearby the Pacific Centre, as well as Burrard and Georgia.

The proposed line continues east to serve the waterfront, Project 200, Canada Square, Woodwards, Simpsons-Sears Ltd. and the old Granville townsite.

This route which would be free of all level crossing, providing a fast service through a high density area, will be one of the rapid transit corridors to be studied by De Leuw Cather as to its feasibility for a first leg in a much larger rapid transit system.

The purpose of the study is to determine the role of rapid transit in a transportation program for the Regional District of Greater Vancouver to be developed over a period of 0 years.

Le projet de ligne continuerait au nord jusqu'à False Creek avec des stations d'arrêt alternées, chacune avec son propre ensemble d'appartements.

\* \* \*

Sur le côté nord de False Creek la ligne desservirait l'ensemble d'appartements à grande hauteur qui remplacera les cours de chemins de fer CPR, pour continuer, vers le nord, au tunnel de chemins de fer actuel, qui suit en général la rue Dunsmuir pour émerger à Burrard Inlet. Cette route-tunnel desservirait les centres importants de commerce de détail et les bureaux situés tout près du centre Pacifique de même que Burrard et Georgia.

La ligne proposée continuerait vers l'est pour desservir le port, Projet 200, la Place Canada, Woodwards, Simpsons-Sears Ltd., et le vieux site municipal de Granville.

Cette route qui serait libre de tout passage à niveau, et qui fournirait un service rapide à travers une région à grande circulation, constituera un des corridors de transport les plus rapides qu'étudiera De Leuw Cather dans son étude de faisabilité dans une première étape d'un système de transport rapide beaucoup plus important.

Le but de cette étude est d'établir le rôle du transport rapide dans le programme de transport pour le district régional du Grand Vancouver, programme qui sera élaboré sur une période de vingt ans.

---

Queen's Printer for Canada, Ottawa, 1970  
Imprimeur de la Reine pour le Canada, Ottawa, 1970



HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Twenty-eighth Parliament, 1969-70

Deuxième session de la

vingt-huitième législature, 1969-1970

STANDING COMMITTEE  
ON

COMITÉ PERMANENT  
DES

TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS      TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Chairman*

H.-Pit Lessard

*Président*

MINUTES OF PROCEEDINGS  
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET  
TÉMOIGNAGES

No. 22★

JUL 16 1970

LITERARY  
UNIVERSITY OF TORONTO

TUESDAY, APRIL 14, 1970

LE MARDI 14 AVRIL 1970

VANCOUVER B.C.  
C.-B.

*Respecting*

Ground transportation at airports  
in Canada

*Concernant*

Transport de surface des aéroports  
au Canada

WITNESSES—TÉMOINS

(See *Minutes of Proceedings*)

(Voir les procès-verbaux)

STANDING COMMITTEE  
ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

*Chairman:*  
*Vice-Chairman:*

and Messrs.

Benjamin,  
Deakon,  
Forget,  
Forrestall,  
Givens,  
Godin,

Horner,  
Howe,  
Peddle,  
Portelance,  
Pringle,  
Rock,

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité,*  
Robert Normand,  
*Clerk of the Committee.*

COMITÉ PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES  
COMMUNICATIONS

*Président*  
*Vice-président*

et MM.

Skoberg,  
Skoreyko,  
Smith (*Saint-Jean*),  
Thomas (*Maisonneuve*),  
Thomas (*Moncton*),  
Trudel—(20).

[Text]

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, April 14, 1970  
(46)

The Standing Committee on Transport and Communications met in Vancouver at 9:30 a.m. this day. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

*Members present:* Messrs. Benjamin, Deakon, Forget, Forrestall, Givens, Howe, Lessard (*LaSalle*), Peddle, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Skoreyko, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maisonneuve*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(18).

*Witnesses:* From the Vancouver Airlines Limousine (1963) Limited: Mr. Ken Nordal, President; Mr. Gordon H. Dowding, L.L.B., Member Legislative Assembly, Province of British Columbia, Solicitor.

It was moved by Mr. Deakon

That the following telegram be sent to the President of the United States of America expressing this Committee's concern for the voyage of Apollo 13:

"At this critical stage of the epic voyage of Apollo 13 to the moon, we, the Members of the House of Commons Standing Committee on Transport and Communications, wish you success in resolving the difficulties encountered and the safe return of each of your heroic astronauts. Our concern and our prayers today are with the American Nation for the safety of Lovell, Haise and Swigert and their return home to their families."

The Chairman was allowed to take the motion under advisement.

Representatives of the Vancouver Airlines Limousine (1963) Limited were then introduced. This firm presently maintains and operates a taxi and limousine station at Vancouver International Airport.

[Traduction]

## PROCÈS-VERBAL

Le MARDI 14 avril 1970  
(46)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 9h 30. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

*Députés présents:* MM. Benjamin, Deakon, Forget, Forrestall, Givens, Howe, Lessard (*LaSalle*), Peddle, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Skoreyko, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maisonneuve*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(18).

*Témoins:* de la Vancouver Airlines Limousine (1963) Limited: MM. Ken Nordal, président; Gordon H. Dowding, député à l'assemblée législative de la province de la Colombie-Britannique, et avocat.

M. Deakon, propose

Que le télégramme suivant soit envoyé au président des États-Unis d'Amérique pour exprimer la sollicitude du Comité relativement au voyage d'Apollo 13:

«A ce moment critique du voyage légendaire d'Apollo 13 à la lune, nous, les membres du Comité permanent des transports et des communications de la Chambre des communes vous souhaitons de résoudre avec succès les difficultés qui se présentent pour le retour sans accident de chacun de vos astronautes héroïques. Notre sollicitude et nos prières accompagnent aujourd'hui la nation américaine pour la sécurité de Lovell, Haise et Swigert et pour leur retour dans leur famille.»

Le président est autorisé à étudier la proposition.

Les représentants de la Vancouver Airlines Limousine (1963) Limited sont ensuite présentés. Cette société entretient et exploite un poste de taxis et de limousines à l'aéroport international de Vancouver.

Mr. Gordon H. Dowding made an opening statement relating to the public hearings now held in Vancouver concerning the subject-matter of Ground Transportation Problems at airports in Canada.

Mr. Ken Nordal then proceeded to give some explanations concerning the operation of the service that he provides under the present contract to and from the airport, and he was questioned thereon.

The questioning of the witnesses being concluded, they were allowed to retire.

At 12:05 p.m., the Committee adjourned until 9:30 a.m., on Wednesday, April 15, 1970, in the City of Edmonton.

M. Gordon H. Dowding fait une déclaration d'ouverture au sujet des audience publiques qui se tiennent actuellement à Vancouver et qui ont trait au Transport de surface aux aéroports du Canada.

M. Ken Nordal donne ensuite certaines explications sur l'exploitation du service de la ville vers l'aéroport et vice versa qu'il fournit en vertu d'un contrat présentement en vigueur, et il répond ensuite aux questions des députés.

L'interrogatoire des témoins terminé, on leur permet de se retirer.

A 12h 05, la séance du Comité est levée jusqu'à 9h 30 du matin, mercredi le 15 avril 1970, dans la ville d'Edmonton.

*Le greffier du Comité,  
Robert Normand,  
Clerk of the Committee.*

[Texte]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, April 14, 1970.

• 0928

**The Chairman:** Gentlemen, I see that we have a quorum. At this time I would like to call upon Vancouver Airlines Limousines (1963) Ltd. The President of this Company is Mr. Ken Nordal. Mr. Gordon H. Dowding is also present. He is a member of the Legislative Assembly.

**Mr. Skoberg:** If I may, Mr. Chairman, before we start with the witnesses I am sure that all members of the Committee would like to express their great concern for the situation with respect to the astronauts. I am sure all of us would like to make it a matter of record that we hope the situation will improve as the day goes on.

At the same time, I am sure that all members present would like to make it a matter of record that we express our compliments to the member from Selkirk on his election last night. Most of the members know Mr. Rowland. I believe that he will really add something to the House of Commons.

**Mr. Deakon:** If I may, Mr. Chairman, I will go even further than that. I think it might be appropriate if our Committee were to send a wire to Houston, Texas, wishing the astronauts well.

**Mr. Forrestall:** I tend to agree with that.

**The Chairman:** I will ask Mr. Ken Nordal to commence. I understand that the brief will not be read.

**Mr. Skoreyko:** I am sorry, Mr. Chairman, but before we proceed, Mr. Forrestall came up with a rather important suggestion and I wonder if you would hear Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** It was not my suggestion, Mr. Chairman, it was Mr. Deakon's. I wonder if the Committee could not give consideration to sending a wire to the President of the United States expressing our concern for the three astronauts. The fabric of the United States as a nation is going to be very severely tested today. It is not only the people of the United States who are deeply concerned

[Interprétation]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 14 avril 1970

**Le président:** Messieurs, je vois que nous avons quorum. J'aimerais donc inviter le président de la *Vancouver Airline Limousines (1963) Ltd.*, M. Ken Nordal à venir témoigner, ainsi que M. Gordon H. Dowding, député à l'Assemblée législative.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, si vous me le permettez, avant de commencer, je suis sûr que tous les membres du Comité aiment dire leur inquiétude au sujet des astronautes. Je suis convaincu que nous aimerions tous faire savoir publiquement que nous espérons que la situation s'améliorera dans les jours qui suivent.

Tous les députés voudraient également féliciter le nouveau député de Selkirk qui a été élu hier soir. La plupart des députés connaissent M. Rowland et je crois que son concours sera utile à la Chambre des communes.

**M. Deakon:** Monsieur le président, il serait pertinent, à mon avis, que le Comité envoie un télégramme à Houston, au Texas, exprimant l'espoir que les choses se rétablissent.

**M. Forrestall:** Je suis porté à être de votre avis.

**Le président:** J'inviterais M. Ken Nordal à commencer. Je crois comprendre qu'il ne donnera pas lecture du mémoire.

**M. Skoreyko:** Monsieur le président, M. Forrestall a fait une suggestion assez importante et je me demande si vous voudriez bien l'écouter.

**M. Forrestall:** Il ne s'agissait pas de ma suggestion, mais de celle de M. Skoreyko. Je me demande si le Comité ne pourrait pas étudier la possibilité d'envoyer un télégramme au président des États-Unis pour lui exprimer notre inquiétude au sujet des trois astronautes.

Les États-Unis sont durement mis à l'épreuve aujourd'hui. Les Américains ne sont

## [Text]

about this, I think all Canadians will be when they get up this morning and learn the news. If it is at all possible—it may be entirely out of order—I think it would be a gesture of our concern. I wish we could at least consider it and dispose of it one way or another.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, would somebody prepare a wire and then we could possibly look at it within the next hour.

**The Chairman:** I will ask the Clerk to prepare something and we will send a wire this morning. Does everybody agree to that?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Will you proceed, Mr. Dowding.

**Mr. Gordon H. Dowding, LL. B. (Solicitor, Vancouver Airline Limousines (1963) Ltd.):** Mr. Chairman, I am the solicitor for the company that has the franchise to transport the public from the airport to the downtown area. Mr. Nordal, the President of the Company, is here and he will be immediately available to answer questions.

My reason for speaking first is that unfortunately, as you know, no papers are being published in Vancouver and we had no opportunity to know about this hearing in advance. As this company has the public duty of transporting the public from the airport, we felt that in order to help the Committee in its deliberations across Canada it would be useful if we were to submit further material to the Committee by mail which might give them some idea how our operation runs successfully and with very few complaints from the public and how this system has been built up to this successful stage. This will give us a further opportunity to outline how the government can help the company make this public service a success. Mr. Nordal will deal with some of those aspects of it, but I wanted to point out that this is the reason we do not have anything in writing in any detail such as we would like to have so that you would have something to study when you get back to Ottawa. Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Ken Nordal (President, Vancouver Airline Limousines (1963) Ltd.):** Mr. Chairman and members of the Committee, I do not think there is too much I can say because from the information I have received and from what I have read about your various meetings across Canada you have been dealing with problems. We do not have any problems with the public in Vancouver, but we have a lot of problems with the Department of Transport. We feel, because of the tremen-

## [Interpretation]

pas les seuls à être inquiets ce matin, car je crois que tous les Canadiens le seront à l'écoute des nouvelles. C'est peut-être tout à fait hors de propos, mais ce geste serait l'expression de notre inquiétude à ce sujet. Nous devrions tout au moins en étudier la possibilité.

**M. Skoberg:** Quelqu'un pourrait rédiger un télégramme que nous pourrions approuver d'ici une heure.

**Le président:** Je demanderai au secrétaire de préparer un télégramme que nous enverrons ce matin. Tout le monde est-il d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Voulez-vous continuer, monsieur Dowding?

**M. Gordon H. Dowding, LL.B. (Avocat, Vancouver Airline Limousines (1963) Ltd.):** Monsieur le président, je suis l'avocat de la compagnie qui détient la franchise du transport des gens de l'aéroport au centre de la ville. Le président de la compagnie M. Nordal, répondra volontiers à vos questions.

Je parlerai tout d'abord, parce que, malheureusement, comme vous le savez, aucun journal de Vancouver ne nous a informé à l'avance de la tenue de la présente audience. Étant donné que la compagnie a le devoir de transporter les gens à l'aéroport, nous avons cru que pour aider le Comité dans ses délibérations, il serait utile que nous envoyions par courrier d'autres documents qui pourraient donner une certaine idée de la façon dont nous exploitons ce service avec succès, sans trop de plaintes de la part du public et comment nous sommes arrivés à ce succès. Cela nous donnera également l'occasion d'indiquer comment le gouvernement peut aider à faire de ce service public un succès. M. Nordal traitera de certains de ces aspects, mais je désirerais vous donner la raison pour laquelle nous ne pouvons vous présenter ce matin de mémoire écrit bien détaillé, comme nous aurions aimé le faire. Vous pourrez donc l'étudier à votre retour à Ottawa. Merci, monsieur le président.

**M. Ken Nordal (président, Vancouver Airlines Limousines (1963) Ltd.):** Monsieur le président, messieurs les députés, je ne crois pas pouvoir dire grand chose parce que d'après les renseignements que l'on m'a fournis et d'après ce que j'ai lu au sujet des différentes réunions à travers le Canada, vous avez discuté de problèmes. Or, nous n'avons pas de problèmes avec le public à Vancouver, mais nous en avons énormément avec le ministère des Transports. Nous estimons qu'à cause du

## [Texte]

dous power that the Department of Transport sort of wields over our heads, that we have been forced into the ludicrous position where we are paying out a minimum of 5 per cent of our gross in dollars to the Department of Transport for wide support buses on 200 feet of airport property and for the right to sometimes park 15 cabs, and we can only do this occasionally when the public does not want to park their cars there or a commissioner happens to be available to move the public out of our parking spot. For this we pay \$50,000 a year? This is a very terrible situation.

The position our company takes is that we have an obligation which expires in 1978—to provide good ground transportation for people arriving at the Vancouver airport, and this is what we are endeavouring to do.

When my partners and I and our associates took over these companies, MacLure's and Airline Limousines, in 1963 they were in terrible shape. They had fewer buses, they had poor working conditions and the drivers did what they wanted. The airlines told us how to run the business and every political official who wanted to get into the picture would put in his two bit's worth. Today in Vancouver you have a good situation and without complaints.

I think you would be well advised to look at our situation later, because somewhere in the total Vancouver picture you may find a solution to your problems in Toronto and Montreal. I think the problem with the taxicabs in Toronto and Montreal boils down to the situation that the various municipal governments have licensed too many taxicabs and these people are not able to make a decent standard of living, and they are out to get a dollar wherever they can find it.

The Department of Transport is sort of perpetuating the situation by turning around and licensing additional taxis, what they call unmetered private sedans, or something, but they are taxicabs. They are taking business away from these individuals. These companies in Toronto and Montreal should go out and pay a decent price and buy a taxi business. That is what we did. We did not ask the federal government to give us a licence to print taxi licences.

We took our hard-earned money and bought licences and paid people fair prices for their businesses and I do not think it is too much to ask that these people in the East do the same. If they did this you would not have those problems today because Murray Hill Limousine Service Ltd. and Air Terminal

## [Interprétation]

pouvoir formidable que détient le ministère des Transports, nous sommes ridiculement obligés de payer un minimum de 5 p. 100 de notre revenu brut au ministère des Transports pour avoir le droit de stationner des autobus sur un terrain de l'aéroport de 200 pieds et de stationner parfois 15 taxis. Cela n'est possible qu'à l'occasion, lorsque les gens n'y stationnent pas leur propre voiture ou qu'un commissaire peut enlever le public de nos endroits de stationnement. Pour cela, nous payons \$50,000 par année. La situation est vraiment affreuse.

Notre compagnie a, jusqu'en 1978 l'obligation d'assurer le bon transport de surface des personnes qui arrivent à l'aéroport de Vancouver, et c'est ce que nous tentons de faire. Mes partenaires, mes associés et moi-même avons acheté en 1963 les sociétés *MacLure's* et *Airline Limousines* qui se trouvaient dans une situation terrible. Il y avait peu d'autobus, les conditions de travail étaient pauvres et les chauffeurs faisaient ce qu'ils voulaient. Les compagnies aériennes nous ont dit comment mener l'affaire et chaque homme politique qui voulait s'en mêler y ajoutait le sien. Vancouver connaît maintenant une excellente situation où les plaintes sont rares.

Je crois qu'il serait bon d'examiner notre situation un peu plus tard, parce que vous pourriez y trouver la solution aux problèmes que vous rencontrez à Toronto et à Montréal. Les problèmes de taxis à Toronto et à Montréal, découleraient peut-être du fait que les divers gouvernements municipaux ont accordé trop de permis aux taxis et que les chauffeurs ne peuvent gagner décemment leur vie. Ils essaient donc de trouver l'argent là où ils le peuvent.

Le ministère des Transports perpétue en quelque sorte la situation en accordant d'autres permis pour les taxis qu'ils appellent des véhicules privés sans taximètres ou quelque chose du genre, mais qui sont en fait des taxis qui prennent le pain de ces particuliers. Les compagnies de Toronto et de Montréal devraient verser une somme décente à ces gens et acheter une compagnie de taxis. C'est ce que nous avons fait. Nous n'avons pas demandé au gouvernement fédéral de nous accorder le droit d'imprimer des permis de taxis.

Nous avons pris l'argent que nous avions durement gagné pour acheter des permis et payer un juste prix pour leurs affaires. Ce n'est pas trop demander à mon avis, aux gens de l'Est que de faire la même chose. S'ils l'avaient fait, ces problèmes n'existeraient pas, parce que *Murray Hill Limousine Service*

## [Text]

Transport in Toronto would be a part of the taxi industry, they would be a member of it and they would participate in the problems of the industry, but they are on the outside trying to horn in and get a hunk of the action. We feel that the franchises or contracts or leases, whatever you want to call them, should be of a perpetual nature but, they should be subject to the various contractors providing a reasonable standard of service, and I think the government has the ability to set down what a reasonable standard of service is. Today there is actually nothing in writing that sets out what a satisfactory piece of equipment to operate at an airport is. I travel extensively in Canada.

For example, in Ottawa they run school buses to the airport. If I ran a school bus to the airport here, all hell would break loose. Everybody would phone up and complain. The majority of our buses are air conditioned, they have rest rooms, stereo sets, reclining seats, you name it, but in Ottawa they have school buses. In Vancouver you have metered taxicabs and you have private sedans in another area. There is no standard. It should be set down what a reasonable standard of service is and our licences should be very, very similar to those that are given to radio stations.

They are given the right to use the airways to broadcast their messages and they pay a token fee to the government for the direct costs that they incur because they are doing this type of business, but this is not subject to cancellation on 30 days' notice if they go on strike or is it subject to renewal every five years. If they obey the laws of the land they can keep on broadcasting for years. My partners and I have probably invested in our company, depending on how you value our assets, anywhere from \$1 million to \$1.5 million.

It is a terrible situation when the government can take \$1.5 million away from me in 8 years for no other reason than some character who was willing to pay them a few dollars more.

When we started in this business in 1963, we had 30-day contracts and we were paying 10 per cent of our gross. Then the Department of Transport came to us and told us they were going to cancel our contract if we did not do this or did not do that. I said "Why not give us a contract that gives us the ability to go out and borrow money to buy all this fancy equipment and do all these things?" So they said "All right, fine, you get a definite contract until 1968". So I went to every financial institution I could to borrow money to

## [Interpretation]

Ltd. et Air Terminal Transport à Toronto feraient partie de l'industrie du taxi. Ils en seraient des membres et recontraient les problèmes de cette industrie, mais en ce moment, ils s'en trouvent à l'extérieur mais ils veulent s'y immiscer. Nous croyons que les franchises, les contrats ou les baux, peu importe leur nom devraient être accordés à perpétuité, pourvu que les divers contractants assurent un niveau de service raisonnable que le gouvernement peut définir. A l'heure actuelle, aucun document écrit ne stipule en quoi consiste le matériel satisfaisant destiné à desservir un aéroport.

J'ai passablement voyagé au Canada. A Ottawa, par exemple, des autobus scolaires se rendent à l'aéroport. Si j'avais un autobus scolaire pour faire le trajet à l'aéroport, j'aurais des plaintes à n'en plus finir. La plupart de nos autobus sont munis d'un système de climatisation, de salles de toilettes, d'enregistrements stéréophoniques, de sièges inclinables et autres. A Vancouver, il y a des taxis à taximètres et dans une autre région, il y a des taxis privés. Il n'y a pas de norme établie. On devrait indiquer en quoi consiste un service raisonnable et nos permis devraient ressembler aux licences accordées aux postes de radio.

Ils ont le droit d'utiliser les ondes pour diffuser leurs messages et ils versent un droit symbolique au gouvernement pour les frais directs que cela implique, parce qu'il s'agit de ce genre de travail, mais cela ne peut être annulé après un préavis de 30 jours s'ils font la grève, ou est-ce renouvelable tous les cinq ans? S'ils respectent les lois du pays, ils peuvent conserver leur licence pendant des années. Mes partenaires et moi-même avons probablement investi dans la compagnie, selon la façon que vous évaluez les choses, entre 1 million et 1 million et demi de dollars.

Il est déplorable que le gouvernement puisse me prélever 1 million et demi de dollars en huit ans seulement parce qu'un autre type a accepté de verser quelques dollars de plus.

Quand nous nous sommes lancés dans cette affaire en 1963, nous avions des contrats de trente jours et nous payions 10 p. 100 de notre revenu brut. Le ministère des Transports nous a alors dit que notre contrat serait résilié si nous ne faisions pas ceci ou cela. J'ai demandé pourquoi on ne nous accordait pas un contrat qui nous permettrait d'emprunter de l'argent afin de pouvoir acheter le matériel voulu pour répondre à leur désir. La chose fut acceptée et nous avons signé un contrat définitif jusqu'en 1968. Je me suis donc adressé à

## [Texte]

buy equipment, but I could not get it. As a last resort I went to the Industrial Development Bank and I was laughed out of the door. They said, "We are not going to lend you money on this contract, it is too short". Even the government's bank would not lend us money.

The area of traffic, the road conditions and access to the airport right now here in Vancouver are terrible. As an example, on our bus route to the airport between downtown Vancouver and our terminal there are 28 traffic lights and the longest distance our bus travels without making a stop for a traffic light or something is a mile and a half. Under good traffic conditions we can make the trip in 45 minutes. Between 4.00 p.m. and 6.00 p.m. inbound, coming from the airport into town in the summertime, it is not unusual to take 2 hours.

When we started in this business in 1963, our drivers used to make 5 round trips to the airport in one day or in one 8-hour shift. The average now is three. That is all they can drive, three times back and forth to the airport. They have to do something very, very quickly about the traffic conditions. The bridge is needed, not just for the buses, but for the cabs and the private vehicles. We have to do something about this traffic condition and I think that one of the immediate cures that is available is the encouragement of ground transportation.

One of our buses, if filled, coming from the airport into town could take 47 cars off that road. This could cure a lot of problems. By building bigger parking lots at the airport, you would only aggravate the situation. Our average load factor on our buses including all trips, is somewhere around 9.3 passengers per trip because by having to pay all these high fees and everything else we have to charge so much money that the people do not want to ride in the buses.

The sort of recognized guideline for establishing what is a profitable bus business—for getting the airport limousine, but if it were a charter bus company or a tour bus company, whatever it happens to be—is if you can make 2 per cent to 2½ per cent of your gross, you are running a good bus line, whereas we pay 4½ per cent of our gross today to the Department of Transport.

For this money, this \$50,000 to \$60,000 a year we pay, we get a little bit of parking at the airport to load and unload our vehicles, but we get no other services, there is not even an announcement made saying that our buses are leaving or they are arriving. Our office at

## [Interprétation]

toutes les institutions financières pour emprunter de l'argent à cette fin, mais je n'ai pu le trouver. En dernier ressort, je suis allé à la Banque d'expansion industrielle, mais on m'a ri au nez, car le contrat était trop court pour pouvoir nous prêter de l'argent. Même la banque du Gouvernement ne pouvait me prêter l'argent nécessaire.

La zone de circulation, l'état des routes et des voies d'accès à l'aéroport, se trouvent dans une condition déplorable à Vancouver. Par exemple, sur le trajet entre le centre de Vancouver et le terminus de l'aéroport, il y a 28 feux de circulation et la plus longue distance que parcourront nos autobus sans arrêter à un feu de circulation ou autre est d'un mille et demi. Quand la circulation est normale, nous pouvons faire le trajet en 45 minutes. Entre 16h00 et 18h00, pour venir de l'aéroport au centre de la ville, il n'est pas rare en été que cela nous prenne deux heures.

Quand nous avons commencé en 1963, nos chauffeurs faisaient cinq voyages aller-retour à l'aéroport en un jour ou en huit heures. La moyenne est maintenant de trois. C'est tout ce qu'ils sont capables de faire, trois fois aller et retour à l'aéroport. Il faut vite faire quelque chose au sujet des conditions de la route. Il faut un pont non seulement pour les autobus, mais aussi pour les taxis et les véhicules privés. Il faut améliorer les conditions de la circulation et à mon avis, un des remèdes immédiats serait justement d'encourager le transport de surface.

Un de nos autobus qui reviendrait rempli de l'aéroport pourrait éliminer de la route 45 automobiles. Cela pourrait résoudre beaucoup de problèmes. La construction de plus grands parcs de stationnement à l'aéroport aggraverait la situation. Nos autobus transportent en moyenne 9.3 passagers par voyage, et à cause des droits et honoraires élevés, il nous faut charger tellement aux gens qu'ils ne sont pas intéressés. La méthode reconnue pour voir si un service d'autobus nolisé ou de promenade, peu importe est rentable, oublions le cas de la limousine d'aéroport, c'est de savoir si le profit représente entre 2 et 2.5 p. 100 du revenu brut. Alors, cette ligne d'autobus est bonne. Dans notre cas, nous payons 4.25 p. 100 de notre revenu brut au ministère des Transports.

En retour de ces \$50,000 ou \$60,000 par année, nous obtenons un petit terrain de stationnement à l'aéroport pour prendre et déposer nos passagers, mais rien d'autre. On n'annonce même pas l'heure de départ et d'arrivée de nos autobus. Dans le nouvel

## [Text]

the airport, when the new airport opens up, will be stuck around the corner. Inside the building where the passengers are, there will be U-Drive counters, insurance counters, liquor outlets and cigar stands, but we are stuck outside around the corner. The only identification at Vancouver Airport to tell you where to catch a bus is at Canadian Pacific Air Lines where there is a little sign about six inches high and maybe one foot wide that says "Limousines and Buses Outside". That is all we get for \$50,000 a year.

The Department of Transport does not use their influence to try to encourage the other concessionnaires at the airport to use our services. If you pick up, as an example, an Air Canada or a Canadian Pacific timetable, there is nothing on it that says what the limousine services are in various cities. All there is a big ad saying you can rent a car for so much a day and so much a mile.

The various airlines at the airport when they want, let us say, special services, such as a group of passengers to be taken for a sightseeing tour downtown, to be given a lunch and then brought back to the airport because a plane is delayed, do not come to us, they go to our competitors, because our competitors charge 5 to 10 per cent less.

**Mr. Skoreyko:** Your competitors in what?

**Mr. Nordal:** In the bus business. I suppose the way to look at it is the Department of Transport should support public transportation, buses and limousines, because virtually they are our partners in the business. You have taken more out of this business than I have. I did not take a salary for the first five years I was in it and I do not think our profit problems are any different than most limousine operators in Canada. I think they are experiencing the same difficulties we are, because they are not strong; they are weak; they are in financial trouble. For these people, it is a matter of survival and I would say probably 50 or 60 per cent of the people I have talked to in the limousine business, it is a matter of survival.

I can think of an example to illustrate our situation. We were encouraged to establish a bus or limousine service from Vancouver Airport to New Westminster. We investigated it quite extensively and came to the conclusion that there was not the need for the service, but through the encouragement of the Department of Transport, we went ahead and established a service.

We operated it for, I think, about six months and we lost our shirt, we lost \$18,000

## [Interpretation]

aérogare, notre bureau sera relégué dans le coin. A l'intérieur de l'aérogare, vous trouverez des comptoirs U-Drive, des bureaux d'assurances, des régies d'alcool et des tabagies, mais nous serons laissés dans le coin. La seule façon de savoir, seul *Canadian Pacific Airlines* possède une affiche d'environ six pouces par douze qui indique que les limousines et les autobus se trouvent à l'extérieur. Voilà tout ce que nous retirons des \$50,000 par année.

Le ministère des Transports ne se sert pas de son influence pour essayer d'encourager les autres concessionnaires à employer nos services à l'aéroport. Par exemple, si vous regardez l'horaire de *Air Canada* ou du *Pacifique-Canadien*, on ne parle pas des services de limousines dans les diverses villes. On ne trouve qu'une grande annonce qui indique que vous pouvez louer une voiture à tant par jour et tant du mille. Les diverses compagnies aériennes à l'aéroport, qui désirent des services spéciaux, comme, par exemple, promener un groupe de voyageurs à travers la ville, les amener déjeuner et les ramener à l'aéroport parce que l'avion est retardé, ne s'adressent pas à nous mais plutôt à nos concurrents parce que ces derniers chargent 5 à 10 p. 100 de moins.

**Mr. Skoreyko:** Vos concurrents, dans quel sens?

**M. Nordal:** Dans l'industrie de l'autobus. A mon avis, le ministre des Transports devrait encourager les compagnies de transport en commun d'autobus et de limousines, parce qu'il s'agit de nos partenaires. Le Ministère a retiré plus d'argent que moi de cette affaire. Je n'ai pas pris de salaire pendant les cinq premières années et je ne crois pas que ce problème soit différent de celui de la plupart des exploitants de limousine au Canada. Ils éprouvent les mêmes difficultés que nous car ils sont faibles et ils ont des difficultés financières. Pour eux, il s'agit d'une question de survie. Je dirais que pour environ 50 ou 60 p. 100 des gens auxquels j'ai parlé dans l'industrie de la limousine, il s'agit d'une question de survie.

Voici un exemple qui illustre notre situation. On nous a encouragé à inaugurer un service d'autobus ou de limousine de l'aéroport de Vancouver à New Westminster. Après avoir bien étudié la question nous en sommes arrivés à la conclusion que ce service n'était pas nécessaire, mais par suite de l'encouragement du Ministère, nous l'avons fait.

Nous l'avons exploité je crois pendant six mois et nous y avons laissé notre chemise.

## [Texte]

before interest in administration in five or six months. So we said to the Department of Transport "We are not going to operate it, we cannot do it", and we filed to cancel it. The Department of Transport went out and gave a big song and dance to another little bus line out in New Westminster and the poor guy started up this service. They played it up as a big deal; this is a big airport and there are lots of people travelling. That was not the truth. There are 5,000 people out in New Westminster who travel out of the Vancouver Airport in a year on Canadian Pacific Air Lines, but they played up this thing, and the small businessman established this service. This was a few months ago. Today the guy is broke. You can pick up a newspaper in New Westminster, the *Columbian*, and you will see an ad in there "Buy a share in my bus line".

He is in such a desperate position because of the financial losses he is having on this service, that if he can get some character to give him \$4,000 or \$5,000 he guarantees to give him a job. This is bad, this is terrible.

I think it is an interesting statistic, as we can show from past records, that we carry on an average between 20 per cent to 22 per cent of the total traffic at Vancouver International Airport, that is taxis and limousines combined.

That is all I have to say and if there are any questions I would be happy to answer them.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Nordal. Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman and Mr. Nordal, that sounds like a good Swedish name to start off the morning with.

**Mr. Nordal:** I am an Icelander, that is an improved Swede.

**Mr. Skoberg:** I wonder, Mr. Nordal, whether or not you have had any problems with the Department of Transport at the air base. Possibly your counsel could answer that if you cannot.

**Mr. Nordal:** No, we have had no problems with the Department of Transport as far as the daily operation of the business is concerned. Mr. Inglis, the Airport Manager, I would say, has given us a lot of help and a lot of co-operation in trying to cure our problems in the past and I think he contributed a great deal to establish the good ground transportation you have in Vancouver today, but we have had a lot of problems with the Department of Transport in negotiating our fees.

## [Interprétation]

Nous avons perdu \$18,000 en l'espace de cinq ou six mois. Alors nous avons informé le ministère des Transports que nous étions incapable d'en assurer l'exploitation. Nous avons donc demandé d'annuler le service. Le ministère des Transports a alors essayé de vendre l'idée à une petite ligne d'autobus à New Westminster et le pauvre type a commencé ce service. Les représentants du Ministère lui ont présenté la chose comme une grosse affaire s'appuyant sur le fait qu'il s'agit d'un grand aéroport et qu'il y a beaucoup de voyageurs, mais tel n'était pas le cas. Seulement cinq mille habitants de New Westminster voyagent à bord de la *Canadian Pacific Airlines*. Après quelques mois, le petit homme d'affaires est maintenant ruiné. Prenez un journal de New Westminster, *The Columbian*, et vous verrez une annonce demandant des actionnaires pour sa compagnie d'autobus.

Il se trouve dans une situation financière si désespérée que si quelqu'un peut lui donner \$4,000 ou \$5,000, cette personne est assurée d'obtenir un emploi. C'est terrible.

Je crois qu'il serait peut-être intéressant de savoir que d'après nos dossiers, nous transportons entre 20 et 22 p. 100 du trafic total à l'aéroport international de Vancouver, en taxi et en limousine.

Voilà. Si vous avez des questions à poser, je serai heureux d'y répondre.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Nordal. Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, monsieur Nordal, votre nom sonne plutôt suédois, si je ne m'abuse.

**M. Nordal:** En fait, c'est un nom irlandais, du suédois amélioré.

**M. Skoberg:** Je me demande, monsieur Nordal, si vous avez déjà eu des difficultés avec le ministère des Transports à l'aéroport. Votre avocat pourrait y répondre, si vous ne le pouvez pas.

**M. Nordal:** Nous n'avons pas eu de difficultés avec le ministère des Transports pour ce qui concerne le fonctionnement quotidien de notre commerce. Le directeur de l'aéroport, M. Inglis, nous a beaucoup aidés à résoudre nos problèmes antérieurs et je crois qu'il a beaucoup contribué à l'excellence du transport de surface qu'il y a à Vancouver aujourd'hui. Nous avons toutefois rencontré plusieurs difficultés avec le ministère des Transports lors de la négociation des droits.

[Text]

**Mr. Skoberg:** That is on the federal basis.

**Mr. Nordal:** I do not think it is right that you should be threatened by some public servant because you do not want to pay \$80,000 or \$90,000 a year for the privilege of running buses to and from an airport. This is not the way to negotiate.

**Mr. Skoberg:** Mr. Nordal, I think possibly you must realize that his directions are probably coming from the federal Department and he, hopefully, is not threatening anybody here on the local basis. Do you agree with that?

**Mr. Nordal:** No, I do not. The Department of Transport promised us and I would say they had a moral obligation to renew our contract in 1968. They came in with these fees of 4 per cent, 4.25 per cent and 4.5 per cent of our total gross and we fulfilled our obligations so that our contract would be renewed and then they walked in the door and said, "Look, either take it or leave it. There is no choice. Either you sign this or we put the thing up for tender". At this time we had about \$700,000 or \$800,000 invested, so we could not afford to fight back.

**Mr. Skoberg:** How many, if I may ask, Mr. Chairman and Mr. Nordal, are in your company at this particular time?

**Mr. Nordal:** Do you mean partners or employees?

**Mr. Skoberg:** Partners.

**Mr. Nordal:** There are three of us in it together.

**Mr. Skoberg:** Three?

**Mr. Nordal:** Yes.

**Mr. Skoberg:** And employees then?

**Mr. Nordal:** I do not know. I cannot remember exactly how many Airline Limousines have, but altogether I have about 220 employees.

**Mr. Skoberg:** Are they organized?

**Mr. Nordal:** Some of them are.

**Mr. Skoberg:** How can you operate a company by having some in and some out?

**Mr. Nordal:** The secret is to have so many out and not so many in.

**Mr. Skoberg:** Of course, I would disagree with you 100 per cent on that. Do you find any problems in so far as buying licences are concerned? Yesterday we heard from some

[Interpretation]

**M. Skoberg:** Sur le plan fédéral.

**M. Nordal:** Il n'est pas juste, à mon avis, d'être menacé par un fonctionnaire quelconque parce que vous ne voulez pas payer \$80,000 ou \$90,000 par année pour obtenir le privilège d'exploiter des autobus à l'aéroport. Ce n'est pas une façon de négocier.

**M. Skoberg:** Monsieur Nordal, vous comprenez probablement que ses directives lui viennent du ministère fédéral et que lui-même, je l'espère, ne menace personne de l'endroit, n'est-ce pas?

**M. Nordal:** Non. Le ministère des Transports nous avait promis, et je dirais qu'il avait l'engagement moral de renouveler notre contrat en 1968. Les fonctionnaires sont arrivés avec ces droits de 4 p. 100, de 4½ et de 4½ p. 100 de notre revenu brut en nous disant que nous avons respecté nos obligations et que le contrat serait renouvelé. Ils sont partis en nous disant que nous n'avions pas le choix. C'était à prendre ou à laisser car ils allaient faire un appel d'offres. Nous avons déjà investi \$700,000 ou \$800,000 et nous ne pouvons pas reculer.

**M. Skoberg:** Est-ce que je pourrais demander, monsieur le président, combien de personnes font partie de votre Compagnie en ce moment?

**M. Nordal:** Parlez-vous de partenaires ou d'employés?

**M. Skoberg:** De partenaires.

**M. Nordal:** Nous sommes trois.

**M. Skoberg:** Trois?

**M. Nordal:** Oui.

**M. Skoberg:** Et combien d'employés?

**M. Nordal:** Je ne sais pas. Je ne me souviens pas exactement combien en a Airline Limousines, mais, en tout, il y en a environ 220.

**M. Skoberg:** Sont-ils syndiqués?

**M. Nordal:** Certains le sont.

**M. Skoberg:** Comment pouvez-vous exploiter une compagnie quand certains sont syndiqués et d'autres ne le sont pas?

**M. Nordal:** Le secret, c'est d'avoir moins d'employés syndiqués.

**M. Skoberg:** Je serais tout à fait en désaccord avec vous à ce sujet. Avez-vous des difficultés pour acheter des permis? Hier, certains autres témoins nous ont rapporté que la fran-

## [Texte]

gentlemen before us that licences were running along the line of \$20,000, not for the licence, but for buying the franchise. Do you think there are any scalpers in this situation when you have this type of operation?

**Mr. Nordal:** No, Vancouver has, in my opinion and I am in the taxi business in other cities, in Victoria, the best situation in North America, not just in Canada, but in North America. There are none of these characters out making \$100,000 a year as brokers with no investment and taking advantage of people who are weak and do not have the financial ability to fight back. Basically, Vancouver probably has 200 businessmen who are in the taxi business. Some of these people own one cab, some maybe own a lot more, but they are in business to make a living. They are not in business to take advantage of anybody and they do not like people taking advantage of them and they fight back. There are no concessions. There is no business in Vancouver of paying some hotel \$50 a month so you can park your car on a public street. They do not go for that here in Vancouver. They give the people good service, they do not ask them to pay anything additional to give them this service other than their tariffs and they do not expect to have to pay to give people service.

**Mr. Skoberg:** If I may, Mr. Nordal, you suggested that maybe a contract of a perpetual nature might be in the best interest of all concerned. Can you, as a businessman, visualize if any individual had a perpetual contract, what the results would be in the long run if he knew that nothing could touch him?

**Mr. Nordal:** With the exception that nobody could touch him, it would be very wrong to have a franchise that regardless of the condition, you have it for life or forever. This would be wrong.

If the ground transportation operators in Canada had a perpetual contract and in this contract or lease it specified the type of equipment you had to operate, the type of service that you had to give, if it were spelled out in black and white, there would not be as many problems. As an example, we are in the charter bus business and we operate from Vancouver and we operate out of Seattle, Washington and in the regulations that govern that charter bus business the various government bodies, the Interstate Commerce Commission in the United States and our provincial government has an act and regulation that specify the condition that our equipment must be operated in, safety factors, tariffs, what we charge, the health standards for our employees, the age at which you can here

## [Interprétation]

chise coûtait environ \$20,000. Croyez-vous que dans une telle situation, il y ait des traficants?

**M. Nordal:** Non. Je me trouve dans l'industrie du taxi dans d'autres villes, à Victoria, et à mon sens, Vancouver connaît la meilleure situation non seulement au Canada mais également en Amérique du Nord. Personne ne gagne \$100,000 par année comme courtier sans faire d'investissements et en profitant des faibles gens qui n'ont pas l'argent pour riposter. A Vancouver, il y a environ 200 hommes d'affaires dans l'industrie du taxi. Certains sont propriétaires d'un taxi et d'autres de plusieurs, mais ils sont en affaires pour gagner leur vie et non pas pour abuser de qui que ce soit. Ils n'aiment pas non plus qu'on abuse d'eux et ils se défendent. Il n'y a pas de commerce à Vancouver où l'on verse \$50 par mois à un hôtel pour stationner son véhicule à l'extérieur. On n'accepte pas cela à Vancouver. On offre un bon service aux gens et on ne leur demande pas de payer plus pour ce service. Ils ne s'attendent pas à payer pour rendre service aux gens.

**M. Skoberg:** Monsieur Nordal, vous avez avancé que peut-être un contrat à perpétuité servirait le mieux tous les intéressés. En tant qu'homme d'affaires, pouvez-vous concevoir ce qu'il adviendrait si quelqu'un détenait un contrat à perpétuité, et s'il savait que ni rien ni personne ne pourrait le toucher?

**M. Nordal:** Il serait très mauvais d'avoir un contrat à perpétuité sans condition.

Si les exploitants du transport de surface au Canada détenaient un contrat à perpétuité, dans lequel bail ou contrat on préciseraient le genre de matériel nécessaire et le genre de service à assurer, si tout cela était défini noir sur blanc, il n'y aurait pas autant de difficultés. Nous avons également des intérêts dans l'industrie des autobus nolisés à Vancouver, à Seattle et dans l'état de Washington. Dans les règlements régissant ce service d'autobus, les divers organismes gouvernementaux, la Interstate Commerce Commission aux États-Unis et notre gouvernement provincial ont une loi et des règlements qui précisent les conditions d'emploi de notre matériel, les normes, les tarifs, le prix, les mesures hygiéniques pour nos employés, l'âge d'embauchage et de retraite de nos employés enfin tout s'y

## [Text]

people and let them work to, everything is covered. You know what the rules are, but we do not pay them 5 per cent off the top to run a chartered bus.

If in Canada you had a situation where these people in the business had a perpetual contract, they would have something that would make it worthwhile for them to invest more money and invest more work in. You would have a better standard of service across Canada and you would not have the problems you have today.

**Mr. Skoberg:** Do you think you would have a better chance of getting money from the Industrial Development Bank if you had that type of a contract?

**Mr. Nordal:** Yes.

**Mr. Skoberg:** In other words, when you mentioned in your submission that you had problems getting money from the Industrial Development Bank, was it based on the short-term contract that you were confronted with?

**Mr. Nordal:** When the Industrial Development Bank rejected our application I asked them why and this was one of the main reasons. I think another reason was that they were under the impression that the taxi business and the bus business were sort of not stable. There are always problems associated with it. You pick up the paper and there are riots in Toronto and there are riots in Montreal. Lending institutions do not want to be involved in these businesses. They have a lineup of people at the door to lend their money to, so why should they lend it to somebody who could give them trouble?

**Mr. Skoberg:** This is a thing that we have run into, of course, this hell of a situation that government departments do not recognize other government departments as a good lending institution and this is one of the problems.

However, I will turn to another subject and then that will be all, Mr. Chairman. You mentioned the signs in the airport. We have noticed the signs in other airports in Canada. There are big cigarette signs, I do not know how big they are, but they are huge, and then we have noticed the public relations signs advertising the ground transportation. They are just about big enough to see, you could put them in your pocket. Have you made representations officially, other than verbally, to the Department of Transport here asking for proper signs to advertise your transportation system?

## [Interpretation]

trouve. Nous connaissons les règlements, mais nous ne leur versons pas 5 p. 100 pour conduire un autobus nolisé.

S'il était possible dans cette industrie de signer un contrat à perpétuité, les hommes d'affaires seraient plus enclins à investir plus d'argent et à dépenser plus d'efforts. Le service serait meilleur au pays et il n'y aurait pas les problèmes que l'on rencontre aujourd'hui.

**M. Skoberg:** Pensez-vous que vous auriez une meilleure chance d'emprunter de l'argent de la Banque d'expansion industrielle avec ce genre de contrat?

**M. Nordal:** Oui.

**M. Skoberg:** Autrement dit, lorsque vous avez mentionné dans votre témoignage que vous n'aviez pu emprunter de l'argent de la Banque d'expansion industrielle, était-ce parce qu'il s'agissait d'un contrat à court terme?

**M. Nordal:** Lorsque la Banque a refusé notre demande, j'ai demandé les raisons de ce refus et c'était l'une des raisons principales. Je crois en outre que la Banque avait l'impression que l'industrie du taxi et de l'autobus n'était pas stable. Il y a toujours des problèmes connexes.

Dans les journaux, on fait toujours mention d'émeutes à Toronto et à Montréal. Les institutions de prêt ne veulent pas être mêlées à ce genre d'affaires. Elles peuvent prêter leur argent à bien d'autres personnes. Pourquoi prêteraient-elles à quelqu'un qui pourrait leur créer des ennuis?

**M. Skoberg:** C'est une situation que nous avons déjà rencontrée évidemment, cette situation terrible, où les ministères ne reconnaissent pas d'autres ministères comme étant une bonne institution de prêt.

J'aborderai toutefois un autre sujet, en dernier lieu, monsieur le président. Vous avez parlé des affiches à l'aéroport. Nous avons remarqué les affiches dans d'autres aéroports canadiens. Il y a de grandes affiches pour les cigarettes. Je n'en connais pas les dimensions, mais elles sont immenses, et nous avons vu également les affiches annonçant justement le transport de surface qui sont si petites qu'on peut les mettre dans sa poche. Avez-vous formulé des instances écrites officielles au ministère des Transports pour demander des affiches convenables pour annoncer votre service?

## [Texte]

**Mr. Nordal:** Yes we did, twofold. We asked, first, to have the right to make announcements that our buses were departing.

**Mr. Skoberg:** Where did you make this request?

**Mr. Nordal:** We made application through the Airport Manager's office.

**Mr. Skoberg:** Not officially to the Minister?

**Mr. Nordal:** No, not to the Minister. I do not think I should have to go to the Minister because I want to make an announcement over the public address system.

**Mr. Skoberg:** No, I mean to advertise your wares you possibly should have gone to the Minister.

**Mr. Nordal:** We went to the Airport Manager's office and they were going to allow us to make announcements, then they were not and then they found out, the situation being what it is today, that there just is not enough available air space or air time on the PA system to allow us to make announcements.

We talked about changing signs. Our sign outside, where the buses and the taxis are loading, had a picture of a cab on it, a taxi. We are not only in the taxi business; we are in the bus business too. So they were going to change it. They went ahead and changed it. They took the sign and put it backwards, so now it is just white and you see nothing. That is progress.

Maybe next year they will put what we want on it. The impression I get out there is that I do not think the Department of Transport has got the funds available to do a lot of these things.

**Mr. Skoberg:** The question is, up to date you have not made representation to the Minister of Transport.

**Mr. Nordal:** Not to the Minister of Transport.

**Mr. Skoberg:** You have done it here on a local basis.

**Mr. Nordal:** That is right.

**Mr. Skoberg:** It is O.K. for cigarette signs or anything else, but not O.K. for you?

**Mr. Nordal:** That is right.

**Mr. Skoberg:** At the present time. Thank you.

**The Chairman:** Mr. Thomas.

## [Interprétation]

**M. Nordal:** Oui, à deux reprises. Nous avons demandé en premier d'avoir la permission d'annoncer nous-mêmes le départ de nos autobus.

**M. Skoberg:** A qui avez-vous adressé cette demande?

**M. Nordal:** Par l'entremise du bureau du directeur de l'aéroport.

**M. Skoberg:** Pas officiellement au ministre?

**M. Nordal:** Non, pas au ministre. Je ne crois pas que je doive m'adresser au ministre pour présenter une annonce sur le tableau d'affiche public.

**M. Skoberg:** Non, mais pour annoncer votre service vous auriez probablement dû vous adresser au ministre.

**M. Nordal:** Nous nous sommes adressés au bureau du directeur de l'aéroport. On allait nous permettre ces annonces. On nous l'a ensuite refusé parce qu'il n'y avait pas suffisamment de temps et d'espace sur le tableau.

Nous avons parlé de changer les affiches. Sur l'affiche qui se trouvait à l'extérieur, là où les autobus et les taxis prennent les passagers, figurait l'image d'un taxi. Nous n'avons pourtant pas que des taxis. Il y a également des autobus. Ils allaient donc la changer. Ils l'ont fait si bien qu'elle est toute blanche et que nous n'y voyons rien. C'est ce qu'on appelle le progrès.

L'an prochain, ils y inscriront peut-être ce que nous voulons. Je ne crois pas que le ministère des Transports, du moins c'est l'impression que j'ai, ait l'argent nécessaire pour faire beaucoup de choses.

**M. Skoberg:** Jusqu'à maintenant, vous n'avez pas présenté d'instances au ministre des Transports.

**M. Nordal:** Pas au ministre.

**M. Skoberg:** Vous l'avez fait sur le plan local?

**M. Nordal:** C'est exact.

**M. Skoberg:** Cela va pour les affiches de cigarettes et autres, mais pas pour vous...

**M. Nordal:** C'est cela.

**M. Skoberg:** ...à l'heure actuelle. Merci.

**Le président:** Monsieur Thomas.

## [Text]

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Nordal, in your opening remarks you seemed to indicate that you were completely dissatisfied with conditions. But as you went on I gather that this situation has improved to some extent. In other words, you are not prepared to give up your contract now. You were referring more to three or four years ago when things were so bad and they were putting the pressure on you. What are your legitimate complaints now?

**Mr. Nordal:** My main complaint, and I would probably say our only complaint that is really serious, is that through these excessive fees that we pay, our ability to make money is seriously impaired.

**Mr. Thomas (Moncton):** But these are the fees for which you contracted, are they not?

**Mr. Nordal:** What would you do? You work all your life, and I am a young man, O.K., and I worked very, very hard to get what I got, and I fought city hall and I fought the Department of Transport and the stewardess at Air Canada who was cancelling our franchise and all this sort of crap. I fought damn hard to get what I got. I am up to hock to here, and I have \$700,000 or \$800,000 invested and I can lose all that if I do not put my signature on this contract. I have no choice. I have to do it.

**Mr. Thomas (Moncton):** Yes, this is what I was trying to get at, Mr. Nordal. In other words you were, you might say, forced to sign the contract or lose the whole thing. You were forced to accept their terms.

**Mr. Nordal:** Yes. I think one thing I should say is that the Department of Transport, when we signed that contract, told us that these fees that we would be paying would be no higher than anywhere else in Canada, and were of an average. I have since found out that this is not true.

**Mr. Thomas (Moncton):** You also mentioned that other than no identification of the bus location, parking space was not always available for your taxis. I suppose you are referring to your associate taxi company. Well, in your contract, this apparently is entirely up to the discretion of the airport manager. Are you still having trouble with him?

**Mr. Nordal:** No, I would like to clarify this. We are not having any trouble with the airport manager.

## [Interpretation]

**M. Thomas (Moncton):** Monsieur Nordal, dans vos observations préliminaires, vous avez semblé indiquer que vous n'étiez pas du tout satisfait de la situation. Mais j'ai compris petit à petit que la situation s'était améliorée dans une certaine mesure. Autrement dit, vous n'êtes pas prêt à céder votre contrat en ce moment. Vous parliez d'il y a trois ou quatre ans alors que les choses allaient mal et qu'on exercait des pressions sur vous. Quels sont vos griefs en ce moment?

**M. Nordal:** Le principal grief et je dirais la principale plainte vraiment grave que j'aie à faire maintenant, c'est qu'en raison des droits exagérés que nous payons, la rentabilité de notre affaire se trouve vraiment diminuée.

**M. Thomas (Moncton):** Mais il s'agit des droits que vous avez acceptés dans le contrat, n'est-ce pas?

**M. Nordal:** Que feriez-vous? Si vous travaillez toute votre vie, je suis jeune, d'accord, mais j'ai beaucoup travaillé pour avoir ce que j'ai. J'ai lutté contre l'hôtel de ville, le ministère des Transports, l'hôtesse de l'air d'Air Canada qui annulait notre franchise et ainsi de suite. J'ai beaucoup lutté pour avoir ce que j'ai eu. J'ai investi \$700,000 ou \$800,000 et je peux perdre tout cet argent si je ne signe pas ce contrat. Je n'ai pas le choix. Je dois le faire.

**M. Thomas (Moncton):** C'est ce à quoi je voulais en venir monsieur Nordal. Donc, vous étiez forcé de signer le contrat ou vous perdiez tout. Il vous fallait accepter leurs conditions.

**M. Nordal:** Oui. Je devrais ajouter que lorsque nous avons signé le contrat, le ministère des Transports nous a dit que ces droits ne seraient pas plus élevées que n'importe où ailleurs au Canada. Depuis lors, j'ai découvert que ce n'est pas vrai.

**M. Thomas (Moncton):** Vous avez également souligné qu'en plus du manque d'affiche pour indiquer l'emplacement des autobus, le terrain de stationnement n'était pas toujours disponible aux taxis. J'imagine que vous parliez de votre compagnie de taxi associée. Dans votre contrat apparemment, cela est laissé entièrement à la discrétion du directeur de l'aéroport. Y a-t-il encore des difficultés de ce côté-là?

**M. Nordal:** Non, j'aimerais préciser ce point. Nous n'avons pas de difficultés avec le directeur de l'aéroport.

## [Texte]

**Mr. Thomas (Moncton):** Well, who is it?

**Mr. Nordal:** Well, we have trouble with John Q. Public. They come in and move into our parking spot. So it means that our bus driver has to run in, find the RCMP, and get these people to move.

**Mr. Thomas (Moncton):** Well then, it is a matter of policing. Your space is there but someone else is using it.

**Mr. Nordal:** Yes, we have to police it ourselves, really.

**Mr. Thomas (Moncton):** Well, cannot the airport manager control this? Does he not have the security police or someone there?

**Mr. Nordal:** They do not have enough staff at the airport to do it.

**Mr. Thomas (Moncton):** So in effect what you are saying is that you are paying for services that you are not getting.

**Mr. Nordal:** That is right.

**Mr. Thomas (Moncton):** In your contract you are supposed to be allowed so much space for parking cabs and it is not available, so you are paying for something that you are not actually receiving.

How do you divide your operations between bus and taxi? Do you keep a bus available at all times, for 24 hours, or during the off periods do you use taxis?

**Mr. Nordal:** I will tell you what we are operating right now. We start our operations and our first limousine leaves downtown Vancouver at 5.40 a.m. Then every 20 minutes there is a limousine, or a bus leaves downtown to the airport until 1.00 p.m.

**Mr. Thomas (Moncton):** Might I interject? How do you distinguish between limousine and bus? Is a limousine a taxi?

**Mr. Nordal:** I use the expression limousine because you use it. We actually operate all buses. We do not operate Cadillac limousines to the airport.

**Mr. Thomas (Moncton):** What size buses? How many passengers?

**Mr. Nordal:** The smallest unit we have is 1-passenger, and the largest we have is 47. We use buses. The size will vary depending on what the average load factor is on any

## [Interprétation]

**M. Thomas (Moncton):** Mais de qui s'agit-il?

**M. Nordal:** Du public qui prend nos places de stationnement, le chauffeur d'autobus doit donc aller trouver le représentant de la Gendarmerie royale et faire déplacer ces voitures.

**M. Thomas (Moncton):** C'est donc une question de surveillance. L'espace est réservé, mais quelqu'un d'autre l'utilise?

**M. Nordal:** Nous devons en assurer nous-mêmes la surveillance, en effet.

**M. Thomas (Moncton):** Le directeur de l'aéroport ne peut-il pas assurer cette surveillance? N'y a-t-il pas de surveillant ou quelqu'un d'autre?

**M. Nordal:** Je ne crois pas qu'il ait le personnel voulu pour le faire.

**M. Thomas (Moncton):** Donc, vous payez pour des services que vous n'obtenez pas.

**M. Nordal:** Oui.

**M. Thomas (Moncton):** Votre contrat prévoit une certaine aire de stationnement pour vos taxis, mais vous n'en profitez pas. Donc, vous payez pour rien.

Comment répartissez-vous votre service entre les autobus et les taxis? Est-ce que vous avez un autobus disponible en permanence, 24 heures par jour ou lorsqu'il ne s'agit pas des heures de pointe vous utilisez des taxis?

**M. Nordal:** Voici. La première limousine quitte le centre-ville de Vancouver à 5h40 du matin. Toutes les vingt minutes une limousine ou un autobus partent du centre-ville jusqu'à 13h00.

**M. Thomas (Moncton):** Quelle distinction faites-vous entre la limousine et l'autobus? Par limousine entendez-vous taxi?

**M. Nordal:** Je me sers de l'expression limousine parce que vous vous en servez vous-même. Il s'agit en réalité d'autobus. Nous n'avons pas de limousine Cadillac pour l'aéroport.

**M. Thomas (Moncton):** Quelle est la grandeur des autobus et combien de passagers contiennent-ils?

**M. Nordal:** Le plus petit peut prendre 11 passagers et le plus grand, 47. La dimension varie suivant le nombre moyen de passagers. De 13h00 à 19h00, un autobus se rend toutes

## [Text]

given shift. From one o'clock until seven o'clock at night we operate a bus every half hour to the airport and then after seven o'clock there are three or four trips between then and eleven o'clock at night. There are very few flights leaving Vancouver Airport at night.

Inbound, if you take the total average for the day, there is a bus coming into town approximately every 20 minutes. In the summertime we operate every 20 minutes from downtown to the airport, from 5.20 a.m. until anywhere between seven and eight o'clock depending on flight schedules, and there is a limousine leaving the airport a minimum of every 20 minutes, and in heavy traffic periods perhaps every 10 minutes.

**Mr. Thomas (Moncton):** In other words, no matter what hour the traveller arrives at the airport, he should not have to wait any longer than 20 minutes for your cab.

**Mr. Nordal:** If the traveller arrives at the airport at three o'clock in the morning and the airline has not notified us that the flight is coming in, then he will probably wait three or four hours.

**Mr. Thomas (Moncton):** Well, then, how does he get service? What is provided? How does he get into the city?

**Mr. Nordal:** He picks up the telephone. He telephones a cab. He has to telephone a taxi.

If the airline does not notify us, then we cannot have a bus there.

**Mr. Thomas (Moncton):** But he can call a taxi and go in for the normal limousine or bus rates.

**Mr. Nordal:** I think the taxi company generally has a cab at the airport pretty well all night long because, you know, the airport is still operating. I mean, there are still employees going to work and coming home, and they use cabs. There is generally a cab there pretty well 24 hours a day.

**Mr. Thomas (Moncton):** How many pick-up and discharge points do you have in the city?

**Mr. Nordal:** Our main pick-up points are our own terminal, the Vancouver and the Georgia Hotel, and by prior arrangement or telephone call we will pick up at the Blue Horizon, the Georgian Towers, and the Bayshore Inn. And enroute out of, let us say, the downtown core, we stop at Broadway and Granville and 41st and Granville.

**Mr. Thomas (Moncton):** You also referred to your competition charging lower rates. I

## [Interpretation]

les demi-heures à l'aéroport. Après 19h00, il y a trois ou quatre voyages jusqu'à 23h00. Il y a très peu d'envolées à partir de Vancouver le soir.

Pour ce qui est des arrivées, en faisant la moyenne, un autobus arrive en ville environ toutes les vingt minutes. En été un autobus part toutes les vingt minutes du centre de la ville vers l'aéroport, à partir de 5h20 jusqu'à 19 ou 20h00 d'après l'horaire des envolées, et une limousine quitte l'aéroport au moins toutes les vingt minutes et aux heures de pointe, peut-être toutes les dix minutes.

**M. Thomas (Moncton):** En d'autres mots, quelle que soit l'heure où le voyageur arrive à l'aéroport, il ne devrait pas attendre plus de vingt minutes pour un taxi.

**M. Nordal:** S'il arrive à 3 heures du matin et si la compagnie ne nous a pas avertis de l'arrivée du vol, il attendra probablement 3 ou 4 heures.

**M. Thomas (Moncton):** Comment peut-il avoir recours à vos services, comment peut-il rentrer en ville?

**M. Nordal:** Il doit faire venir un taxi.

Si la compagnie aérienne ne vous avise pas du vol, il n'y aura pas d'autobus à l'aéroport.

**M. Thomas (Moncton):** Il peut alors téléphoner à un taxi et payer le tarif normal de la limousine ou de l'autobus.

**M. Nordal:** Je pense que la compagnie de taxi a généralement un taxi à l'aéroport une bonne partie de la nuit parce que l'aéroport est toujours ouvert. Il y a toujours des employés qui se rendent à la maison ou vont au travail en taxi. Il y a donc un taxi presque 24 heures par jour.

**M. Thomas (Moncton):** Combien de points d'arrêt avez-vous dans la ville?

**M. Nordal:** Nos principaux points d'arrêt se trouvent à nos propres terminus, l'hôtel Vancouver et l'hôtel Georgia. Avec des arrangements préalables ou par un appel téléphonique, nous prendrons des passagers au Blue Horizon, au Georgian Towers et au Bayshore Inn. En dehors du centre de la ville, nous nous arrêtons aux coins de Broadway et Granville et 41<sup>e</sup> et Granville.

**M. Thomas (Moncton):** Vous avez parlé également du tarif inférieur que demandent vos

## [Texte]

suppose you are referring there to the— does the city bus system run a bus out there, the Vancouver buses?

**Mr. Nordal:** Yes, there is the B.C. Hydro or the provincial government's bus system. They operate a public transit system into the airport.

**Mr. Thomas (Moncton):** Where do they discharge? Where can they pick up passengers or discharge them?

**Mr. Nordal:** They discharge and pick up on the upper levels.

**Mr. Thomas (Moncton):** And your service is on the lower level.

**Mr. Nordal:** Yes. They are not a problem.

**Mr. Thomas (Moncton):** But you referred to them under-cutting you.

**Mr. Nordal:** They are not a problem in, let us say, their scheduled services, but they are our main competitor, and it is a serious problem, in special services and charters, like the gravy, the extra business, the unusual business, because they charge much less than we do, 5 per cent, sometimes 10 per cent less, and we cannot afford to charge less because we have to pay 4.25 per cent off it.

**Mr. Thomas (Moncton):** Well, is this to take a group of people to the airport? Is that what you mean by special charters or special services?

**Mr. Nordal:** Take a group to the airport, take them from the airport. The airlines have mechanical problems, and it is not unusual for them to take people out on a sightseeing tour, take them downtown for lunch. They want them out of their hair for three or four hours. They do not want them wandering around the airport.

**Mr. Thomas (Moncton):** Then your position is that this is unfair competition because you are paying for services and they are using the services without paying for them.

**Mr. Nordal:** That is right.

**Mr. Thomas (Moncton):** You mentioned our allied operation in Seattle. What is the procedure at that airport? Did you say there is no charge for using the facilities?

**Mr. Nordal:** No. I said that I was in the charter bus business and have the rights to operate a charter bus from Seattle, Washington to any point in North America and return, and to go out on package and escorted

## [Interprétation]

concurrents. Le réseau d'autobus municipal dessert-il l'aéroport?

**M. Nordal:** Oui. Le B.C. Hydro et le service d'autobus provincial desservent l'aéroport.

**M. Thomas (Moncton):** Où laissent-ils leurs passagers? Où peuvent-ils les prendre?

**M. Nordal:** Aux niveaux supérieurs.

**M. Thomas (Moncton):** Vous vous trouvez au niveau inférieur?

**M. Nordal:** Oui. Cela ne présente pas de problème.

**M. Thomas (Moncton):** Est-ce que ce sont eux qui acceptent un prix plus bas?

**M. Nordal:** Les services réguliers ne posent pas de problèmes, mais ce sont nos principaux concurrents, pour certains services inhabituels, ils créent de graves problèmes, parce qu'ils acceptent 5 p. 100 et parfois 10 p. 100 de moins que nous. Nous ne pouvons nous le permettre parce que nous devons payer 4 $\frac{1}{4}$  p. 100 au gouvernement.

**M. Thomas (Moncton):** Est-ce pour conduire un groupe de personnes à l'aéroport? Est-ce bien ce que vous entendez par voyages nolisés spéciaux ou services spéciaux?

**M. Nordal:** Il s'agit de transporter un groupe à l'aéroport ou de l'aéroport. Si la compagnie a des difficultés techniques, il arrive souvent qu'on promène les gens en ville, qu'on les amène déjeuner parce qu'on ne veut pas les avoir dans les jambes pendant trois ou quatre heures à l'aéroport.

**M. Thomas (Moncton):** A votre avis, c'est une concurrence injuste parce que vous payez pour ces services et ils utilisent les services sans rien payer en retour.

**M. Nordal:** C'est cela.

**M. Thomas (Moncton):** Vous avez parlé de votre exploitation connexe à Seattle. Comment y procéde-t-on? Avez-vous dit qu'il ne vous en coûte rien là-bas?

**M. Nordal:** Non. J'ai dit que dans l'industrie des autobus nolisés dans laquelle j'avais des intérêts, j'avais le droit de conduire un autobus nolisé de Seattle ou Washington à n'importe quel endroit en Amérique du Nord

## [Text]

tours and this type of business. I would say they have at the Seattle airport a similar system to what we have, with the exception that they have one contractor who runs the bus service and no individual contractor responsible for the taxi service. Any cab can come in, line up and take a fare, and I think they put 25 cents in a gate when they leave which, in turn, they charge to their passenger. But they have poor taxi service. If you go there on a Monday morning, it is nice weather and the taxi business is kind of slow, there are lots of taxis there. But if you go there on a rainy Friday night you do not get a cab, because these cab operators have no legal obligation to provide service at that airport. And if you put in a taxi stand for city cabs they will be there when it is slow, but when it is busy they are not going to go. Why should they drive five, ten, fifteen or twenty miles perhaps to get a fare when they can drive around the corner and get one?

**Mr. Thomas (Moncton):** I think what you are saying in effect is that the system in Vancouver provides very good service for the travelling public but yours is not satisfied with the terms.

**Mr. Nordal:** We are not satisfied with the terms and the amount of money we paid for our franchise.

**Mr. Thomas (Moncton):** But you feel it is giving good service and you have had no complaints from the travelling public or from the airlines?

**Mr. Nordal:** We can remember no complaints from the Department of Transport in over a year and I think other than perhaps a small complaint that we might have damaged somebody's bag or something of that nature, our business has been without complaints.

**Mr. Thomas (Moncton):** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Trudel.

**Mr. Trudel:** Mr. Nordal, you painted a pretty grim picture to start, then you claimed you have no problems, and I am trying to visualize your exact situation.

Would you tell the Committee how many buses you operate. That will give us an idea of the scope of your problem?

**Mr. Nordal:** In conjunction with the Vancouver Airport we operate one 1956 thirty-three passenger bus, two 1957 buses, one 1962, one 1965, and four 1967s. The 1965 and 1967

## [Interpretation]

et de revenir, et d'organiser des tours organisés de groupes et ce genre d'entreprises à l'aéroport de Seattle, leur système est à peu près analogue à celui que nous avons, sauf qu'ils n'ont qu'un exploitant pour le service d'autobus et que personne n'est chargé du service de taxi. N'importe quel taxi peut se présenter, se mettre en ligne, prendre un voyageur et je pense qu'ils mettent 25 cents dans un portillon lorsqu'ils quittent l'aéroport, sans qu'ils exigent du client. Mais le service de taxi est bien médiocre. Si vous y allez un lundi matin où il fait beau, il y a peu de clients, mais beaucoup de taxis par contre un vendredi pluvieux, il est impossible de trouver un taxi parce qu'ils ne sont pas obligés d'assurer ce service. Si vous placez un poste en commun pour les taxis de la ville, ils iront lorsqu'il n'y aura pas de clients, mais lorsqu'il y en aura beaucoup, ils n'iront pas. Pourquoi conduire 5, 10, 15 ou 20 milles peut-être pour avoir un client lorsqu'ils peuvent en trouver un au coin de la rue en ville.

**M. Thomas (Moncton):** Vous dites en fait que le système à Vancouver assure un excellent service aux voyageurs, mais vous n'êtes pas satisfait des conditions du contrat.

**M. Nordal:** Nous sommes mécontents des conditions et de la somme d'argent à verser pour notre franchise.

**M. Thomas (Moncton):** Mais vous êtes d'avis qu'on y offre de bons services. De plus, vous n'avez pas reçu de plaintes des voyageurs ou des compagnies aériennes.

**M. Nordal:** Nous ne pouvons nous rappeler d'aucune plainte émanant du ministère des Transports depuis un an. Auparavant, il y a eu peut-être une plainte présentée au sujet d'un sac endommagé ou pour quelque chose du genre. Mais c'est tout.

**Mr. Thomas (Moncton):** Merci.

**Le président:** Monsieur Trudel.

**Mr. Trudel:** Monsieur Nordal, vous avez brossé un tableau plutôt noir au début et vous avez prétendu ensuite de ne pas avoir de problèmes. J'essaie de bien comprendre votre situation.

Pourriez-vous dire aux membres du comité combien d'autobus vous exploitez? Cela nous donnera une idée de l'envergure de vos problèmes.

**Mr. Nordal:** A l'aéroport de Vancouver, il y a un autobus, modèle 1956 transportant 33 voyageurs, deux autobus 1957, un 1962, un 1965 et quatre 1967. Les modèles 1965 et 1967

## [Texte]

buses have full facilities—air conditioners, restroom equipment, tape recorders and stereo music facilities. We also have three 11-passenger checker stretchout buses and one Cadillac limousine.

**Mr. Trudel:** How many units in total would you have there?

**Mr. Nordal:** Fourteen units that are used almost exclusively in airport service.

**Mr. Trudel:** How many other units do you have for your other operation?

**Mr. Nordal:** Our other chartered bus company has six 47-passenger buses which are 1969s and 1970s, and they are air-conditioned and rest-room-equipped.

**Mr. Trudel:** You mentioned unfair competition regarding rates. Who set the rates you are now using?

**Mr. Nordal:** In the charter bus business the carriers set their own rates. You may file a tariff with the Public Utilities Commission and it makes sure that these carriers abide by their tariffs.

**Mr. Trudel:** This is a B.C. Commission?

**Mr. Nordal:** Yes.

**Mr. Trudel:** You mentioned you have 220 employees. Have any of these over 10 years of service?

**Mr. Nordal:** Yes.

**Mr. Trudel:** Would the bulk of your employees have an average of three, five or ten years of service?

**Mr. Nordal:** There is quite a split. There is a good 25 or 30 per cent with five years or less service and then, going to the other extreme, a good majority of them have 20 years. I think one employee with our company in Victoria has 37 years. There is a sort of a split between the new and the older employees.

**Mr. Trudel:** If you were to take an average of your 220 employees would you arrest that figure at two, three, four, five or seven years?

**Mr. Nordal:** I would say it should be around 10 years.

**Mr. Trudel:** I understand that in Vancouver there is a minimum hourly wage for taxi drivers. Does this apply to your employees?

## [Interprétation]

sont entièrement équipés de système de climatisation, de toilettes et d'enregistrement stéréophonique. Il y a également trois autobus pour 11 passagers et une limousine Cadillac.

**M. Trudel:** Combien cela fait-il en tout?

**M. Nordal:** 14 autobus qui sont utilisés à peu près exclusivement pour desservir l'aéroport.

**M. Trudel:** Combien d'autobus avez-vous pour vos autres exploitations?

**M. Nordal:** Notre autre compagnie d'autobus compte 6 autobus de modèles 1969 et 1970 qui transportent 47 passagers. Ils sont climatisés et il y a des toilettes à bord.

**M. Trudel:** Vous avez parlé de concurrence injuste pour ce qui est des tarifs. Qui établit les tarifs que vous utilisez en ce moment?

**M. Nordal:** Pour ce qui est des autobus affrétés le transporteur établit ses propres taux. Il dépose un tarif à la Commission des services publics et cette dernière commission s'assure alors que les transporteurs s'en tiennent à ce tarif.

**M. Trudel:** Il s'agit d'une commission de la Colombie-Britannique?

**M. Nordal:** Oui.

**M. Trudel:** Vous avez dit que vous comptiez 220 employés. Est-ce que certains comptent plus de 10 années de service?

**M. Nordal:** Oui.

**M. Trudel:** L'ensemble de vos employés aurait-il en moyenne trois, cinq ou dix années de service?

**M. Nordal:** Il y a tout un éventail. Entre 25 et 30 p. 100 comptent 5 années de service ou moins et à l'autre extrême, la majorité comptent 20 années de service. Je pense qu'un employé à Victoria a 37 années de service. Il y a une certaine séparation entre les jeunes et les vieux.

**M. Trudel:** Si vous preniez la moyenne de 220 employés, serait-elle de 3, 4, 5 ou 7 ans?

**M. Nordal:** Je dirais qu'elle serait d'environ 10 ans.

**M. Trudel:** Je crois comprendre qu'à Vancouver les chauffeurs de taxi reçoivent un salaire horaire minimum. Est-ce que cela vaut pour vos employés?

## [Text]

**Mr. Nordal:** Yes.

**Mr. Trudel:** Is it the same scale, or different?

**Mr. Nordal:** The minimum wage applying to cab drivers right now is \$1 an hour for the first eight hours of employment and then a minimum of \$1.50 an hour for any hours worked over eight hours, a maximum work week of 44 hours and any work over 44 hours a week must be at \$1.50 an hour. This does not conform to many labour standards which state that after eight hours employment you pay overtime.

**Mr. Trudel:** If I understood you correctly, there is no difference between taxi and bus drivers?

**Mr. Nordal:** I do not know what the minimum wages for bus drivers are.

**Mr. Trudel:** You said  $2\frac{1}{2}$  per cent of gross and paying  $4\frac{1}{2}$  or close to 5 per cent as a charge for obtaining this monopoly at the airport was unfair. We had a submission yesterday to the effect that for a driver to belong or to obtain services he has to pay close to 10 per cent off the top of his return—and you have to project the \$160 into his annual wages. Nobody questioned the 10 per cent that has to be paid by the driver, yet you are questioning the difference between  $2\frac{1}{2}$  per cent of your gross and the 5 per cent monopoly charge being paid at the airport. Do you follow my calculations?

**Mr. Nordal:** I understood the other part of your question but I did not understand the \$160 you mentioned.

**Mr. Trudel:** I am talking about the charges that have to be paid to belong to the Association. I believe we averaged it at \$115 yesterday.

**Mr. Nordal:** You mean despatch fees?

**Mr. Trudel:** Despatch fees and so on was \$115 with a maximum of \$160. This works out to a 10 per cent fee that members of your Association are charging the drivers, yet you are objecting to a 4 or 5 per cent monopoly charge.

**Mr. Nordal:** No, you are incorrect there.

**Mr. Trudel:** Would you clarify this for me.

**Mr. Nordal:** This is getting out of my territory and into Mr. Montgomery's, but owners

## [Interpretation]

**M. Nordal:** Oui.

**M. Trudel:** S'agit-il de la même échelle ou est-elle différente?

**M. Nordal:** Le salaire horaire minimum pour les chauffeurs de taxi en ce moment est de \$1 pour les premières huit heures d'emploi et un minimum de \$1.50 pour toute heure supplémentaire au-dessus de ces huit heures. La semaine de travail maximum est de 44 heures, et au-dessus de cela tout heure supplémentaire doit être rémunérée \$1.50. Cela ne correspond pas aux normes de travail qui stipulent qu'après 8 heures de travail, il faut payer du surtemps.

**M. Trudel:** Si j'ai bien compris, il n'y a pas de différence entre les chauffeurs de taxi et les chauffeurs d'autobus.

**M. Nordal:** Je ne connais pas le salaire minimum des chauffeurs d'autobus.

**M. Trudel:** Vous avez dit que, le versement de  $2\frac{1}{2}$  p. 100 du revenu brut et de  $4\frac{1}{4}$  p. 100 ou à peu près 5 p. 100 pour voir ce monopole à l'aéroport était injuste. Au cours d'un témoignage hier nous avons appris qu'un chauffeur devait payer près de 10 p. 100 de son salaire pour obtenir ces services. Il faut tenir compte de ces \$160 par rapport à son salaire annuel. Personne ne trouve injuste le 10 p. 100 que le chauffeur doit payer, mais vous vous opposez à la différence qui existe entre  $2\frac{1}{2}$  p. 100 de votre revenu brut et les frais de monopole de 5 p. 100 versés à l'aéroport. Me suivez-vous?

**M. Nordal:** J'ai compris la première partie de votre question, mais je ne vois pas très bien d'où vient ce \$160.

**M. Trudel:** Je parle des frais d'adhésion à l'Association. Je pense qu'on a parlé hier de \$115.

**M. Nordal:** Vous parlez des frais de répartiteur.

**M. Trudel:** Les frais du répartiteur et autres étaient de \$115 jusqu'à un maximum de \$160. Cela représente donc une cotisation de 10 p. 100 que les membres de votre Association exigent des chauffeurs et vous vous opposez pourtant à une cotisation de 4 à 5 p. 00 pour le monopole.

**M. Nordal:** Vous faites erreur.

**M. Trudel:** Pourriez-vous préciser cette question, alors.

**M. Nordal:** Cela ne relève pas vraiment de ma compétence, mais plutôt de celle de M.

## [Texte]

that own their own cab and their own business pay \$115 a month for a despatch service, and in some companies in Vancouver this runs as high as \$160 a month. For this \$115 they get 24-hour telephone service, a management service to hire drivers for them, the office makes up the pay cheques for their individual employees, they take care of their banking and their bookkeeping, and all this is done virtually at a cost figure.

The despatch companies in Vancouver are owned by the people who own the taxis. These despatch companies are not owned by another person who has no interest in the individual taxi licences.

You mentioned 10 per cent. It is not 10 per cent, because a cab can gross in the Vancouver area—and I could be wrong—an average of \$18,000 a year. So if they are going to pay 10 per cent you are talking about \$1800.

**Mr. Trudel:** Yearly.

**Mr. Nordal:** Yearly minimum.

**Mr. Trudel:** This is 160 by 12. I think it would work out pretty close to \$1800.

**Mr. Nordal:** Our company, or MacLure's Taxi, charges its owners \$115 a month, and I do not think they make any money off that \$115 a month.

**Mr. Trudel:** Leaving this area for a minute, in your opening remarks you mentioned the difficulty of securing funds to finance equipment. Am I correct in assuming that the total of the business in the percentage quoted was 22 per cent; the airport business of your entire business would be 22 per cent?

**Mr. Nordal:** No, the 22 per cent I referred to is from our past traffic surveys. We feel that we are carrying 22 per cent of the people who land or take off at that airport either in our buses or in our taxis. It probably could be an inaccurate figure because it is difficult to do a survey on how many passengers you carry in a cab on any given day. It would be very close to being accurate at 22 per cent.

**Mr. Trudel:** Assuming this could vary, it could be from 20 per cent to 25 per cent, or even up to 30 per cent; I have qualms about that. The point I would like to make is that say if you were to use that figure at 30 per cent, 70 per cent of your business is not from the airport; therefore, this would be a factor in securing capital monies to finance your business.

## [Interprétation]

Montgomery. Les propriétaires d'une voiture qui possèdent leur propre entreprise, paient \$115 par mois pour un service de répartiteur et, dans certaines compagnies à Vancouver, cela peut aller jusqu'à \$160 par mois. En retour, ils obtiennent un service téléphonique de 24 heures, un service d'administration qui s'occupe d'embaucher des chauffeurs, d'un bureau qui prépare les chèques de leurs employés, qui s'occupe de leur comptabilité et la tenue de leurs livres. Ce travail est fait suivant un prix estimatif.

Les compagnies appartiennent aux gens qui sont propriétaires des taxis et non pas à une personne qui n'a aucun intérêt dans les permis de taxis indépendants.

Vous avez fait allusion à 10 p. 100. Il ne s'agit pas de 10 p. 100 parce que le revenu brut d'un taxi dans la région de Vancouver, bien sûr, je peux me tromper, est en moyenne de \$18,000 par année. S'il paie 10 p. 100 alors vous parlez de \$1,800.

**Mr. Trudel:** Par année.

**Mr. Nordal:** Par année au minimum.

**Mr. Trudel:** Il s'agit de 12 fois 160. Je crois que cela serait près de \$1,800.

**Mr. Nordal:** Notre compagnie ou *Maclure Taxi* charge à ses propriétaires \$115 par mois et je ne crois pas qu'ils fassent de l'argent avec ces \$115 par mois.

**Mr. Trudel:** Laissons ce domaine de côté pour un instant. Au début de votre déclaration, vous avez parlé des difficultés que vous avez à trouver de l'argent pour financer votre matériel. Ai-je raison de croire que l'ensemble de votre chiffre d'affaires étant de 22 p. 100, le service offert à l'aéroport serait de 22 p. 100?

**Mr. Nordal:** Non, ce 22 p. 100 avait trait aux relevés de trafic que nous avions faits par le passé. Nous croyons transporter 22 p. 100 des personnes qui arrivent ou qui partent de l'aéroport soit en autobus ou en taxi. Ce chiffre est peut-être inexact étant donné qu'il est difficile de calculer le nombre de passagers que vous transportez en taxi un jour donné. La moyenne pourrait fort bien être de 22 p. 100.

**Mr. Trudel:** En assumant qu'elle pourrait varier, elle pourrait être comprise entre 20 et 25 p. 100 et aller même jusqu'à 30 p. 100. J'ai un scrupule à ce sujet. Ainsi, pour arriver à 30 p. 100, 70 p. 100 des voyageurs ne viennent pas de l'aéroport. Par conséquent, ce facteur jouerait lors de l'emprunt d'argent nécessaire au financement de votre entreprise.

## [Text]

**Mr. Nordal:** I will answer your question, but I think you did not quite understand me. We carry in our limousines and buses, 22 per cent of the people who land and take off.

**Mr. Trudel:** Right.

**Mr. Nordal:** It is not 22 per cent of our business, of the total business I am involved in is to do with the airport. In our particular situation, we financed our equipment by mortgaging other properties and other chattels to get the money to buy equipment.

**Mr. Trudel:** I understand this, but if you were to set a percentage of the importance of the airport business to your over-all business, what would it be?

**Mr. Nordal:** Now, 50 per cent of our annual gross is contributed to the airport.

**Mr. Trudel:** If I remember correctly, you referred to the Ottawa situation and you mentioned—the questions are not all in sequence, as you can well see—the school bus being used in Ottawa. Is that correct?

**Mr. Nordal:** That is correct.

**Mr. Trudel:** Again I think we are now involved in the provincial regulations; therefore this would not be regulated by the DOT?

**Mr. Nordal:** I used that as an example to try to point out to the Committee that there is no standard written as to what type of equipment we use and what standard of service we give. I tried to use that as an example to point out that there is a great variance between what is operated in Vancouver and what is operated in Ottawa or what is operated in Edmonton and what is operated in Halifax. There is no consistency to it.

**Mr. Trudel:** Fine. I think we agree on that one; there is no question.

I have two questions and then I will be through, because I believe my time is running out, Mr. Chairman.

When you bid for various contracts, other than ground transportation, are you not faced with the same situation that although you have equipment, if you are not the successful bidder you still remain with your equipment on hand even though you have lost the contract? You were trying to suggest that when not signing with the Department of Transport—I would to be corrected if my assumption is wrong—that you would be completely wiped out; all your capital investment would

## [Interpretation]

**M. Nordal:** Je pense que vous ne m'avez pas tout à fait compris. Nous transportons dans nos autobus et limousines 22 p. 100 des personnes qui arrivent et qui partent de l'aéroport.

**M. Trudel:** D'accord.

**M. Nordal:** Il ne s'agit pas de 22 p. 100 de notre chiffre d'affaires. Nous finançons l'achat de notre matériel en hypothéquant d'autres propriétés et d'autres biens.

**M. Trudel:** Je comprends, mais si vous deviez donner un pourcentage au sujet de l'importance du transport à l'aéroport par rapport à l'ensemble de votre entreprise, de quel chiffre s'agirait-il?

**M. Nordal:** 50 p. 100 de notre revenu brut vient de l'aéroport.

**M. Trudel:** Si je me souviens bien, vous avez parlé également de la situation à Ottawa. Vous voyez que les questions n'ont pas d'enchaînement, mais vous avez dit qu'on utilisait des autobus scolaires à Ottawa n'est-ce pas?

**M. Nordal:** C'est juste.

**M. Trudel:** Je crois qu'il s'agit encore une fois de règlements provinciaux et non pas de règlements du ministère des Transports?

**M. Nordal:** Je me suis servi de cet exemple pour indiquer aux membres du Comité qu'il n'y a pas de normes écrites au sujet du matériel et de la qualité du service. Je vous donne cet exemple simplement pour vous signaler qu'il y avait beaucoup de différence entre le service offert à Vancouver, à Ottawa, à Edmonton et à Halifax. Il n'y a pas d'uniformité.

**M. Trudel:** Nous sommes d'accord là-dessus, il n'y a pas de doute.

J'aimerais poser deux autres questions, monsieur le président. J'aurai ensuite terminé car je pense avoir presque épuisé le temps qui m'était réservé.

Lorsque vous présentez une offre pour divers contrats, autres que le transport de surface, ne vous trouvez-vous pas dans la même situation où, même si vous avez le matériel nécessaire, si vous n'obtenez pas le contrat vous restez avec votre équipement. Vous essayez de dire qu'en ne signant pas avec le ministère des Transports, et là je voudrais que vous me corrigiez si mes conclusions ne sont pas justes, que votre investissement disparaîtrait complètement. Tout ce que

## [Texte]

be gone. As far as I am concerned, the only thing that I could see is that you would still have a value either in equipment or buildings or buses, but you would not be able to operate on that particular run.

**Mr. Nordal:** No. We would be wiped out, because the equipment we own and the property we have and the facilities that go with our business are geared to operate a limousine or a bus service to and from the airport. We do not necessarily have the licences to take what equipment would be available and use it in other areas. As an example, you cannot use three checkers in the chartered bus business. We do not know if the Public Utilities Commission would allow us to licence another six or seven buses for charted bus work.

You say, if we bid for other contracts. We bid on a mail contract in Victoria and if we get the contract, then we go out and buy the equipment. When we bid on that contract we know it is on the premise that we have to get all our money out in two years, because that is as long as that contract is for.

The last one we bid on was for two years. That particular contract was the mail service between Vancouver and Victoria and I believe our bid was \$142,000 for the contract per year. It was awarded to somebody for \$86,000.

**Mr. Trudel:** If I understand you correctly, in this particular instance that you are quoting now, you were out for the time and effort that you put in for this bidding, but you had no equipment?

**Mr. Nordal:** That is quite correct.

**Mr. Trudel:** Is your bookkeeping sophisticated enough to give you a revenue per mile per bus?

**Mr. Nordal:** I do not operate my business on that theory. It is an outmoded theory and it is not applicable today. The biggest cost in our business is wages, and the wage cost is based on so many hours. We can give you comparative costs per hour. How much money we take in an hour, how much our labour costs are per hour. It is all on hours we work on.

**Mr. Trudel:** In other words, it is not on revenue per mile, it is on operations per hour?

## [Interprétation]

je peux voir, c'est que vous auriez toujours une valeur soit en matériel, en immeuble ou en autobus, mais vous ne pourriez fonctionner de cette façon.

**M. Nordal:** Non. Nous disparaîtrions parce que notre matériel, nos propriétés et les installations qui vont de pair avec notre entreprise sont conçus pour l'exploitation d'un service de limousines ou d'autobus à l'aéroport. Nous n'avons pas nécessairement de permis pour utiliser cet équipement dans d'autres régions. A titre d'exemple, les trois autobus «checkers» ne peuvent être utilisés dans l'industrie des autobus nolisés. Nous ne savons pas si la Commission des services publics nous autoriserait à obtenir des permis pour 6 ou 7 autobus qui serviraient d'autobus nolisés.

Vous dites, si vous faites d'autres offres. Nous l'avons fait pour le transport du courrier à Victoria. Si nous obtenons le contrat, nous achèterons le matériel nécessaire. Lorsque nous avons fait cette soumission, nous savions que nous devions être remboursés dans deux ans parce que le contrat ne dure que deux ans.

La dernière soumission que nous avons faite avait trait à un contrat de deux ans. Il s'agissait du transport du courrier entre Vancouver et Victoria. Je crois que notre soumission était de \$142,000 par année. Il fut adjugé à quelqu'un pour \$86,000.

**Mr. Trudel:** Si j'ai bien compris alors, vous n'aviez pas d'équipement, mais vous avez fait une soumission?

**Mr. Nordal:** C'est juste.

**Mr. Trudel:** Votre tenue de livres est-elle assez précise pour nous donner le revenu d'un autobus par mille?

**Mr. Nordal:** Je n'administre pas mon entreprise en me fondant sur cette théorie désuète. La plus grande dépense de notre entreprise est celle des salaires qui est fondée sur le nombre d'heures de travail. Nous pouvons vous donner le coût comparatif par heure combien d'argent nous prenons en une heure, ce qu'il nous en coûte en une heure pour la main-d'œuvre, car cela se fait sur une base horaire.

**Mr. Trudel:** Autrement dit, il ne s'agit pas du revenu par mille, mais du rendement par heure?

## [Text]

**Mr. Nordal:** Revenue per mile does not mean anything. If you take in \$20 a mile and you only operate half a mile a day, big deal.

**Mr. Trudel:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Skoreyko?

**Mr. Skoreyko:** Mr. Nordel, some of the questions I had originally planned to ask you or your solicitor, Mr. Dowding, have already been answered.

Could you tell this Committee, and I think you have answered the question in part, what facilities you have for picking up passengers outside of the Vancouver area, other than those you mentioned in the Vancouver area in your earlier statement?

**Mr. Nordal:** We have no facilities to pick up passengers other than out of the downtown core and the area adjacent to Granville Street on the way to the airport.

**Mr. Skoreyko:** I understand, Mr. Nordal, that you handle the Abbotsford Airport passenger service?

**Mr. Nordal:** Yes.

**Mr. Skoreyko:** Is that a continuing thing? Is it daily or is it just on an emergency?

**Mr. Nordal:** No. Abbotsford is handled when there is inclement weather conditions and the airport is fogged in and we will handle as much of the traffic as we can. I think in one 24-hour period in November of last year, we carried 3,500 passengers from Abbotsford into Vancouver.

**Mr. Skoreyko:** What is your rate to Abbotsford? Is it the same as the city rate?

**Mr. Nordal:** The air lines pay the total cost of transporting passengers from Abbotsford and we charged them a minimum of \$65 a movement or \$1.75 a head.

**Mr. Skoreyko:** It is the same rate then?

**Mr. Nordal:** Yes. It is interesting because if the Vancouver International Airport were at Abbotsford, we would probably charge the same busfare to go there as we do to go 9 miles and yet it is 40 miles.

**Mr. Skoreyko:** Because you would have a full load continuously.

## [Interpretation]

**M. Nordal:** Le revenu par mille ne veut rien dire. Si vous gagnez \$20 du mille et que vous ne faites qu'un demi-mille par jour...

**M. Trudel:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Skoreyko.

**M. Skoreyko:** Monsieur Nordal, certaines des questions que je voulais poser, à vous ou à votre avocat, ont déjà fait l'objet de réponses.

Pourriez-vous donner aux membres du Comité, et je pense que vous avez déjà répondu en partie à la question, les installations dont vous disposez pour prendre les passagers en dehors de la région de Vancouver, à part celles que vous avez mentionnées pour la région de Vancouver dans votre déclaration précédente?

**M. Nordal:** Nous n'avons pas d'autres installations prévues pour recueillir des passagers, que celles qui se trouvent en dehors du centre-ville même et de la région adjacente à la rue Granville en se rendant à l'aéroport.

**M. Skoreyko:** Si je comprends bien, monsieur Nordal, vous vous occupez du transport des passagers à l'aéroport d'Abbotsford.

**M. Nordal:** Oui.

**M. Skoreyko:** Est-ce un service régulier? Est-il journalier ou n'a-t-il lieu qu'en cas d'urgence?

**M. Nordal:** Non. A Abbotsford, un service fonctionne lorsque les conditions climatiques à l'aéroport ne sont pas bonnes, que l'aéroport est bloqué par le brouillard, alors, nous faisons de notre mieux pour assurer ces services. Au mois de novembre dernier, je crois, en 24 heures, nous avons transporté 3,500 voyageurs d'Abbotsford à Vancouver.

**M. Skoreyko:** Quel est votre tarif pour aller à Abbotsford? Est-ce le même tarif qu'en ville?

**M. Nordal:** Les lignes aériennes paient tous les frais du transport à partir d'Abbotsford. Nous demandons un minimum de \$65 par voyage ou \$1.75 par personne.

**M. Skoreyko:** Ce sont donc les mêmes tarifs?

**M. Nordal:** Oui. Il est intéressant et si l'aéroport international de Vancouver se trouvait à Abbotsford, nous demanderions probablement la même chose que pour aller neuf milles, bien qu'il y ait 40 milles.

**M. Skoreyko:** Parce que vous voyageriez toujours au complet.

## [Texte]

**Mr. Nordal:** You would have a better load factor and it is practically a freeway the whole way.

**Mr. Skoreyko:** Yes. Mr. Nordal, you mentioned that you were unhappy about certain aspects of the existing contract. I can understand your concern about certain aspects of it. I suppose, particularly, Clause 27 may disturb you where, if the department wishes to use for other purposes or wishes to repossess the entire facility at the International Airport, they can on 30-days notice in writing suspend your operation. I suppose that is bothersome but what I would really like at this juncture, Mr. Nordal, to deal with the argument you posed in relation to cancellable contracts or renewable contracts every five years in the hope that the government may review the entire contract structure across the country and issue contracts in perpetuity.

Assuming that you got a contract which would last for as long as there was an international airport in Vancouver, what exercise or what control could the federal government exercise then, to guarantee that a certain service was maintained, if you had a contract for life sort of thing?

**Mr. Nordal:** Actually here in British Columbia, you have already got it but you are not using it. Our Public Utilities Commission has two acts: one is the Motor Carrier Act and the other is the Commercial Transport Act. They are very good and these acts literally tell the bus operators what time to get up and what time to go to bed. There is not an area that is not covered. They have experts who have the ability go go out and inspect our equipment to make sure it is up to safety standards. They have people who know what the business is all about, they check tariffs, make sure that you are not charging too much and they make sure you are not charging too little. You have this and it should be used.

This Motor Carrier Act developed from the fact that the federal government relinquished its right to govern interprovincial transportation and the federal government gave this to the provincial governments. Then 20 years later, when the planes start flying they decided we still want to have our finger in the pie at airports and you are virtually still licensing people to operate in the bus and in the taxi business.

**Mr. Skoreyko:** You see, Mr. Nordal, the provincial regulations govern safety stand-

## [Interprétation]

**M. Nordal:** Du point de vue du nombre de voyageurs, ce serait plus intéressant. Puis, il s'agit d'une grand-route tout le long.

**M. Skoreyko:** Oui, monsieur Nordal. Vous avez mentionné que vous n'étiez pas très content au sujet de certaines conditions du contrat actuel. Je comprends votre préoccupation au sujet de certains aspects de ce contrat. J'imagine tout particulièrement que l'article 27 de votre contrat peut vous inquiéter. Si le ministère veut employer à d'autres fins ou veut reprendre toutes les installations à l'aéroport international, ils peuvent avec un préavis de 30 jours par écrit mettre fin à votre opération. C'est sans doute ennuyeux, mais ce que je voudrais en la circonstance, c'est parler de l'argument que vous avez avancé au sujet des contrats résiliables ou renouvelables tous les cinq ans, espérant que le gouvernement pourrait réviser tout son système de contrats dans tout le pays et conclure des contrats perpétuels. Dans l'hypothèse où vous obtiendriez un contrat qui durerait aussi longtemps qu'un aéroport international existerait à Vancouver, quel exercice ou quel contrôle le gouvernement fédéral pourrait-il exercer pour assurer que le service soit maintenu si vous aviez un contrat en quelque sorte à vie.

**M. Nordal:** En fait ici, en Colombie-Britannique, vous avez déjà ces moyens de contrôle, mais vous ne les utilisez pas. Notre commission des services publics dispose de deux lois. La première, au sujet des transporteurs par véhicule automobile (*Motor Carrier Act*); l'autre, au sujet des transports commerciaux (*Commercial Transport Act*). Les deux lois sont bonnes et indiquent textuellement aux chauffeurs à quelle heure se lever, à quelle heure se coucher. Il n'y a aucun secteur qui n'est pas visé. Ils ont des experts qui ont le droit d'aller faire l'inspection de notre matériel pour s'assurer qu'il est à la hauteur des normes de sécurité. Ils ont des gens qui connaissent bien l'affaire, ils vérifient les tarifs pour s'assurer qu'ils ne sont ni trop élevés ni trop bas. Vous avez ce pouvoir et on devrait l'utiliser. Cette Loi sur les transporteurs par véhicule automobile a son origine dans le fait que le gouvernement fédéral a renoncé à son droit de réglementer les transports inter provinciaux et a accordé ce privilège aux gouvernements provinciaux. Vingt ans plus tard, lorsque les avions ont commencé à voler, les gouvernements décidèrent de prendre leur part du gâteau dans les aéroports. Effectivement, on accorde des permis pour les exploitants des taxis ou d'autobus.

**M. Skoreyko:** Monsieur Nordal, les règlements provinciaux régissent les normes de

## [Text]

ards, operational procedures, I suppose and under their licencing system, the rules are set out by the provincial governments which must be adhered to the minute that you leave DOT airport, but while you are on DOT premises DOT insist on certain standards to be maintained, which has nothing to do with provincial-regulatory bodies, has it?

## [Interpretation]

sécurité, les conditions de l'opération, je le suppose. En vertu de leur système de permis, des règlements sont établis par les gouvernements provinciaux et il faut les observer dès l'instant où vous quittez l'aéroport qui est la propriété du ministère des Transports. Mais aussi longtemps que vous êtes sur la propriété du ministère des Transports, celui-ci impose certaines normes auxquelles il faut adhérer. Ce qui n'a rien à voir avec les régies provinciales, n'est-ce pas?

**Mr. Nordal:** No, you are incorrect. The definition in either in the Motor Carrier or the Commercial Transport Act states that a highway is any roadway or passageway that the public is invited to use. I am not a lawyer, I do not like quoting.

**A Witness:** The Highways Act.

**Mr. Nordal:** The Highways Act, is it? Actually that roadway on the Department of Transport area is a public roadway and they have the right to govern it.

**Mr. Skoreyko:** Yes, I made that point. Once you leave DOT premises, once you leave the DOT airport...

**Mr. Nordal:** No. When you are on the airport, when you are on that roadway on DOT property they govern us.

**Mr. Dowding:** May I, from the legal point of view, explain that under our provincial act, the law was changed I think in 1959 to define any place to which the public has access, whether it be to park on a supermarket parking lot, on the CPR property where the boats are, down there in their private property, wherever the public has access and is invited to park it is a highway by definition under provincial law. Therefore, the Public Utilities Commission and the Motor Carriers Branch have complete jurisdiction over the conduct of any vehicle on private property as well as public property so long as the public has access to that property.

**Mr. Skoreyko:** Then can the federal government in fact, grant you a licence in perpetuity when there is a danger of the provincial government suspending that licence at any time?

**Mr. Nordal:** I think it is a matter of trying to determine which is the superior power.

**Mr. Skoreyko:** In this case, the provincial jurisdiction would have the right to suspend your licences.

**Mr. Nordal:** Non. Vous vous trompez. Dans l'une ou l'autre de ces deux lois, on dit qu'une grand-route est n'importe quelle route ou chemin que le public peut emprunter. Je ne suis pas un homme de loi, je ne veux pas citer...

**Une voix:** La Loi sur les grand-routes.

**Mr. Nordal:** C'est donc la Loi sur les grand-routes? Alors, cette route qui se trouve sur la propriété du ministère des Transports est une route publique et ils ont le droit de réglementer cela.

**Mr. Skoreyko:** Oui, c'est ce que j'ai dit. Dès que vous quittez la propriété du ministère des Transports, dès que vous quittez l'aéroport du ministère des Transport.

**Mr. Nordal:** Non, même sur l'aéroport. Sur les routes mêmes sur la propriété du ministère des Transports. Nous relevons d'eux.

**Mr. Dowding:** Puis-je, du point de vue légal, expliquer qu'en vertu de notre loi provinciale, qui a été modifiée, je crois en 1959, on définit comme grand-route tout endroit où le public a accès, que ce soit pour stationner à un centre d'achats, sur la propriété du CPR où se trouvent les navires, sur le propre terrain du CPR, partout où le public a accès et est invité à stationner. Par conséquent, la Régie des services publics et le Service des véhicules moteurs ont pleine juridiction sur tout véhicule, sur la propriété privée, aussi bien que sur la propriété publique, aussi longtemps que le public y a accès.

**Mr. Skoreyko:** Alors, est-ce que le gouvernement fédéral peut en fait vous donner un permis perpétuel alors que le gouvernement provincial pourrait suspendre ce permis n'importe quand.

**Mr. Nordal:** Je crois qu'il s'agit de déterminer qui a l'autorité supérieure.

**Mr. Skoreyko:** Dans ce cas-ci, la juridiction provinciale aurait certainement le droit de suspendre votre permis.

## [Texte]

**Mr. Nordal:** The provincial government can suspend our operating licence but they have to do it within the Act because of a violation or not living up to standards and proper hearings and submissions. It is not based on how much money we pay them. The main point I am trying to get across is that it is this dollars and cents thing. It is too much money these operators are paying in Canada.

**Mr. Skoreyko:** Just to deal a little further with the contract itself, Mr. Nordal, if in the new contract that you will be negotiating in 1973 you were given a licence to operate at the DOT airport in Vancouver in perpetuity, with suspension for cause only, is this all you want in it is suspension for cause?

**Mr. Nordal:** Yes.

**Mr. Skoreyko:** Because the government must be protected.

**Mr. Nordal:** That is right. To qualify myself here, I would like to say I feel that we should pay something for the services we have at the airport. I think we should pay a air rental fee for the property we use and he office space we use and the costs that we incur, the cost of cleaning up our offices and he light and the heat and the water. This is lready established because over and above he  $4\frac{1}{4}$  of our total gross that the Department of Transport gets, they charge us, I hink it is, a further \$8,000 a year for various ffice space and parking space. So that is lready established.

**Mr. Skoreyko:** These are in fact then real osts, Mr. Nordal?

**Mr. Nordal:** That is right.

**Mr. Skoreyko:** What do you think you should pay for privilege costs, for the privilege of servicing DOT facilities exclusively?

**Mr. Nordal:** First of all, I do not think we ould pay anything, absolutely nothing in the ay of a fee or a franchise.

**Mr. Skoreyko:** Why not, Mr. Nordal? You ave the exclusive right to pick up. I do not ant to use the word monopoly but you have le exclusive right to pick up and deliver ssengers at that particular facility. You are rvicing an area, Mr. Nordal, of one million pple. I do not know how many millions of ssengers come into that airport and leave

## [Interprétation]

**M. Nordal:** Le gouvernement provincial peut suspendre notre permis d'exploitation mais il faudrait le faire selon les conditions de la loi, en raison d'une infraction ou parce qu'on ne se conforme pas aux normes. On peut parler et être entendu. Ce n'est pas basé sur l'argent que vous leur donnez. Le point principal que j'essaie de faire comprendre, est cette question de dollars et de cents. Ce sont ces montants trop élevés que les exploitants paient au Canada.

**M. Skoreyko:** Simplement pour traiter un peu plus du contrat lui-même, monsieur Nordal, si, dans le nouveau contrat que vous allez négocier, en 1973, on vous accordait un permis perpétuel d'exploitation à l'aéroport du ministère des Transports, à Vancouver, permis qui ne pourrait être annulé que pour un motif grave, est-ce tout ce que vous voudriez y voir?

**M. Nordal:** Oui.

**M. Skoreyko:** Parce que le gouvernement doit être protégé.

**M. Nordal:** C'est exact. Pour être bien compris, je tiens à dire que j'estime que nous devrions payer quelque chose pour ce qui nous est offert à l'aéroport. Je crois que nous devrions payer un loyer pour la propriété, le bureau que nous employons, ainsi que les frais dont nous sommes cause, de nettoyage des bureaux, d'éclairage, de chauffage et d'eau. C'est déjà ce qui se passe, parce qu'en plus des  $4\frac{1}{4}$  p. 100 de notre revenu total versés au ministère des Transports, on nous fait payer, je crois, \$8,000 par année de plus pour les bureaux et le parc de stationnement. En sorte que nous payons déjà ces frais.

**M. Skoreyko:** Ce sont alors, en fait, les frais réels, monsieur Nordal?

**M. Nordal:** C'est exact.

**M. Skoreyko:** Combien estimatez-vous que vous devriez payer pour le privilège exclusif de desservir les installations du ministère des Transports?

**M. Nordal:** Tout d'abord, je ne crois pas que nous devrions payer quoi que ce soit. Absolument rien, sous forme de franchise ou de droit.

**M. Skoreyko:** Pourquoi pas, monsieur Nordal? Vous avez le droit exclusif d'aller chercher les voyageurs. J'hésite à employer l'expression monopole, mais vous avez tout de même le droit exclusif d'aller chercher les voyageurs à ces installations particulières. Vous desservez une région d'un million de personnes. Je ne sais pas combien de millions

## [Text]

from that airport daily. You have, I think, pointed out that you have somewhere between 20 to 22 per cent of the traffic in and out of that airport. Why do you say that it is unjust? I want to deal with this because this is the question this Committee is interested in. Why do you think it is unjust to pay something for the privilege of servicing that?

**Mr. Nordal:** First of all I look at it that the franchise is not a monopoly and it is not a privilege; it is an obligation. It is an obligation for me and my company to give the best possible service that we have the ability to give. The Department of Transport has established airports not to get a cut off the top of bus lines and taxi companies, they have done it to provide a facility for people travelling by air. The licensing of these individual companies across Canada I think has been done more to ensure that the travelling public has transportation when they arrive at their destination. The Department of Transport and this Committee should see that first of all the public gets good, trouble-free service and gets quickly to their destination regardless of whether they want a bus or a cab. In my opinion our situation is that we are faced with about \$300,000 worth of new equipment within the next 12 to 18 months. This equipment that we have to buy to replace our existing equipment and bigger buses for the Jumbo Jets that are coming in in 1971 in Vancouver, has to come out of earnings. So we have applied right now for a further fare increase of approximately, I think it is, 17 per cent to \$2. If we were not paying out these enormous amounts of money we might not have to charge another 25 cents a passenger.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Nordal, do you see my point? If you were not paying a rental fee, or a tariff based on a percentage of business that you get from that airport, I could go to one of the used car lots in Vancouver and pick up a school bus and park out there any time I liked.

**Mr. Nordal:** No.

**Mr. Skoreyko:** Why not?

**Mr. Nordal:** No, you cannot because our provincial government has established regulations to stop that sort of garbage. You cannot, in this province, go out and collect a bunch of taxi licences and operate a brokerage business as they can in Toronto and start gouging taxi drivers. You cannot go out in this province and buy an old piece of junk and go into the bus business. The government here has

## [Interpretation]

de passagers arrivent à l'aéroport et quittent l'aéroport tous les jours. Vous avez signalé, je crois, que vous avez de 20 à 22 p. 100 de la circulation en direction ou au départ de l'aéroport. Alors, pourquoi dites-vous que c'est injuste? Je veux traiter cette question car le Comité s'y intéresse. Pourquoi trouvez-vous qu'il est injuste de payer quelque chose pour le privilège d'assurer ce service?

**M. Nordal:** Tout d'abord, j'estime que la franchise n'est pas un monopole, ni un privilège. C'est une obligation pour moi et pour ma compagnie de donner le meilleur service possible selon nos capacités. Le ministère des Transports a établi des aéroports non pour tirer profit des compagnies d'autobus et de taxis, il l'a fait pour établir un service pour les voyageurs par air. Les permis accordés à diverses compagnies à travers le Canada, je crois que c'est beaucoup plus en vue d'assurer au public voyageur un service de transport à sa destination. La préoccupation du ministère des Transports et de votre Comité devrait être tout d'abord que le public soit bien servi, qu'il n'ait pas d'ennui, et se rende rapidement à sa destination, peut importe si le voyageur désire un taxi ou un autobus.

Pour moi, la situation est celle-ci: nous devons nous procurer \$300,000 de nouveau matériel, d'ici un an ou un an et demie. Ce matériel que nous devons acheter en remplacement du matériel actuel, et en vue des super réactés qui arriveront à Vancouver en 1971, nous devrons le payer sur nos gains. C'est pourquoi, nous avons demandé une hausse de tarif de 17 p. 100 environ de manière à le porter à \$2.00. Si nous ne devions pas payer ces sommes formidables, nous ne serions pas obligés de demander 25 cents de plus par voyageur.

**M. Skoreyko:** Monsieur Nordal, voyez-vous où je veux en venir? Si vous me payiez par un loyer ou un droit selon le pourcentage d'affaires que vous faites à l'aéroport, je pourrais aller chercher un autobus scolaire chez un vendeur d'automobiles d'occasion et le stationner là-bas n'importe quand.

**M. Nordal:** Non.

**M. Skoreyko:** Pourquoi pas?

**M. Nordal:** Non, vous ne pourriez pas, parce que notre gouvernement provincial a établi des règlements pour empêcher ce genre de trafic. Vous ne pouvez pas dans cette province, vous ne pouvez pas recueillir un tas de permis, les revendre au plus offrant comme on fait à Toronto, et ensuite voler les chauffeurs de taxis. Vous ne pouvez pas dans cette province, aller chercher n'importe quel véhi-

## [Texte]

regulated the bus industry and they have regulated the taxi industry, not just in Vancouver. There is the best bus business in Canada in British Columbia and there is the cleanest best taxi business...

## [Interprétation]

cule usagé et établir une affaire d'autobus. Le gouvernement a établi des règlements pour l'industrie du taxi et l'industrie de l'autobus, et non pas seulement à Vancouver. Nous avons la meilleure industrie de l'autobus au Canada, en Colombie-Britannique. Nous avons une industrie des taxis qui est la meilleure et la plus honnête...

**Mr. Forrestall:** Next to Nova Scotia.

**Mr. Nordal:** ...in Canada. The taxi business in British Columbia, not just Vancouver, is a business; it is not a racket.

**Mr. Skoreyko:** What is stopping people like Pacific Stage, or the Greyhound Bus Lines from putting an extra bus into the airport any day of the week?

**Mr. Nordal:** The provincial government will just close them down like that.

**Mr. Dowding:** May I explain a legal point, Mr. Chairman. The provincial government determines where buses go in this province and the DOT has no power to determine what buses go out to the airport in a sense that the provincial government could stop any bus line that is licensed in British Columbia from going to the airport if the provincial government feels that is wrong in terms of the rules and regulations laid down in British Columbia.

**Mr. Skoreyko:** At this juncture may I just pursue one point? If a group of Edmonton businessmen chartered an aircraft in Edmonton to arrive at the International Airport in Vancouver and from Edmonton asked Greyhound Bus Lines of Vancouver to meet them at the airport to take them into Mr. Pringle's riding, would that not be possible?

**Mr. Dowding:** Yes, under the licence given by this provincial government to a charter service, such as Greyhound Pacific Stage Lines and Vancouver Airlines Limousine. They can arrange by contract a charter service for a particular group but it must fall within the charter rules set up by the Motor Carriers Branch of this province.

**Mr. Forrestall:** Would you qualify that?

**Mr. Skoreyko:** In other words, as Mr. Forrestall pointed out, you do not really have the exclusive contract then, because the Grey-

**M. Forrestall:** Après la Nouvelle-Écosse.

**M. Nordal:** ...au Canada. Les taxis en Colombie-Britannique, non pas seulement à Vancouver, sont une affaire sérieuse et non une combine louche.

**M. Skoreyko:** Qu'est-ce qui empêcherait la *Pacific Stage Line* ou la *Grey Hound Bus Line*, par exemple, d'inaugurer un service d'autobus à l'aéroport n'importe quand?

**M. Nordal:** Le gouvernement provincial justement, les empêcherait de le faire.

**M. Dowding:** Est-ce que je puis vous expliquer un point juridique, monsieur le président? Le gouvernement provincial décide où les autobus se rendront dans cette province. Le ministère des Transports n'a aucun pouvoir de déterminer quels autobus se rendront à l'aéroport en ce sens que le gouvernement provincial pourrait empêcher n'importe quelle ligne d'autobus qui détient un permis en Colombie-Britannique de se rendre à l'aéroport si le gouvernement provincial estime que ce n'est pas conforme aux règlements établis en Colombie-Britannique.

**M. Skoreyko:** Mais maintenant, est-ce que je pourrais éclaircir un point. Si un groupe d'homme d'affaires d'Edmonton devait affréter un avion à Edmonton, pour les conduire à l'aéroport international à Vancouver, et d'Edmonton avait demandé à la *Grey Hound Bus Line* à Vancouver de les prendre à l'aéroport pour les conduire dans la circonscription de M. Pringle, ne serait-ce pas possible?

**M. Dowding:** Oui, en vertu du permis accordé par ce gouvernement provincial à un service de nolisement comme la *Grey Hound*, la *Pacific Stage Line*, la *Vancouver Air Line* aussi, *Air Line Limousine*. Ces compagnies peuvent établir par contrat, un service de nolisement pour un groupe particulier, mais cela doit être conforme aux règlements de nolisement établis par la direction des transporteurs par véhicules automobiles de la province.

**M. Forrestall:** Comment appelleriez-vous cela?

**M. Skoreyko:** En d'autres termes, vous n'avez pas en réalité un contrat exclusif, comme M. Forrestall vient de me le dire, car

## [Text]

hound charter service could take away from you 100 or so passengers, could they not? So you do not really have an exclusive contract?

**Mr. Nordal:** No, I do not think we have an monopoly.

**Mr. Skoreyko:** You certainly do not have a exclusive franchise.

**Mr. Nordal:** No, we do not.

**Mr. Dowding:** The fact of the matter, Mr. Chairman, is this. The department of Transport in my view should be concerned with serving the public who land at that airport and who need transportation. They should be concerned that they not only see they get across Canada, but they get as quickly as possible to their home or to their hotel. To do that they had to find someone who was willing to undertake certain legal obligations that they could set out in a contract and say: "Will you be at the airport to meet that Jumbo Jet"? They did not go to all the little taxi companies in Vancouver and say: "Will you promise to be at the airport when that plane arrives?" They had to have a contractual relationship with someone who would undertake a legal obligation and carry it out properly under certain rules. That was the reason, I submit, that you have a contractual relationship between the franchiser and the Department of Transport. It is not for the purpose of making money for the Department of Transport. Their primary concern should be, in my view, to make sure that the public has a guaranteed service that will be there. To do that you must ensure that the operator can carry out that legal obligation financially and will not be diverted by someone wanting to go to a theatre in Vancouver when he should be meeting a plane. Not taking it when it is good, but taking it when it is bad.

When you look at the over-all operation of this company and see how it has been built up carefully at great sacrifice and see the passenger situation per bus averaging in wintertime, in poor time, 6 passengers to a big bus that can carry 47 and in the summertime averaging 9 passengers, you would think that the Department of Transport would be only too happy to say: "We will not charge you anything, because we have you over a barrel in a legal situation where you must renew a contract. We will treat this as a matter of contract, under certain specified rules that you must perform under, being there to meet those planes when they arrive and we will be satisfied with that situation in that contract." If they would take that position, they would be serving the public and they would ensure

## [Interpretation]

les services de nolissement de Grey Hound pourraient vous enlever une centaine de voyageurs, n'est-ce pas? Vous n'avez donc vraiment pas un contrat exclusif.

**M. Nordal:** Non, je crois pas que nous ayons un privilège exclusif.

**M. Skoreyko:** Vous n'avez certainement pas un monopole.

**M. Nordal:** Non.

**M. Dowding:** Le fait est, monsieur le président, que le ministère des Transports, à mon sens, devrait se préoccuper de desservir le public qui arrive à cet aéroport et qui a besoin de transport. Il devrait se préoccuper du fait, que non seulement ils se rendent d'un bout à l'autre du Canada, mais qu'ils se rendent à destination à leur résidence ou à l'hôtel le plus rapidement possible. Pour le faire, on devait trouver quelqu'un qui s'engage à assumer certaines obligations légales que l'on décrirait dans un contrat et dire: «Serez-vous là pour rencontrer ce super réacté?» On ne s'est pas adressé à toutes les petites compagnies de taxis à Vancouver pour leur demander de promettre d'être à l'aéroport à l'arrivée de l'avion. Il fallait qu'il y ait un rapport contractuel avec quelqu'un qui assumerait la responsabilité légale de le faire, sous certaines conditions. C'est la raison, je suppose, pour laquelle il y a ce rapport contractuel entre le titulaire du privilège et le ministère des Transports. Ce ministère n'a pas un objectif financier. La préoccupation principale devait être, à mon sens, de garantir un service au public. A cette fin, il doit s'assurer que l'exploitant puisse financièrement être capable d'assumer cette responsabilité, et non pas quelqu'un qui se laisserait détourner par un client qui voudrait aller au théâtre à Vancouver, alors qu'il devrait se rendre à l'arrivée d'un avion, et non pas seulement les bons jours, mais les mauvais jours aussi. Quand vous examinez l'opération globale de cette compagnie, quand vous voyez les grands sacrifices acceptés pour monter cette compagnie, et quand vous voyez le nombre de voyageurs par autobus en hiver, la mauvaise saison, alors que vous n'avez que 6 voyageurs dans un autobus qui peut en transporter 47, et en été, alors que vous avez une moyenne de 9 voyageurs, on pourrait croire que le ministère des transports ne serait que trop heureux de dire: «On ne vous fera rien payer, parce que vous êtes dans une situation de contrainte du point de vue juridique, où vous devez renouveler un contrat. Nous allons régler l'affaire comme s'il s'agissait d'un contrat que vous exécuterez en observant certaines règles bien déterminées, selon lequel vous

## [Texte]

a good carrier being there and not have any of the problems you are finding across Canada. That is all we ask. If you did that, you would really be keeping your eye on the main objective which is to serve the public with a guaranteed service when they need it.

**Mr. Skoreyko:** Do I still have more time, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Yes, one more question.

**Mr. Skoreyko:** I have a number of others, but I will get you to put me down for later. A great deal has been said about varying rates at different airports across Canada. What is your opinion on those, Mr. Nordal? If you think that the rates should vary from one airport to another, why?

**Mr. Nordal:** First of all I think we should pay for what we use. The larger the airport the more facilities the ground transportation operator needs, so his fee or his rental charge will be greater.

From the information I can get, comparing our total fees here in Vancouver to that of Montreal, we are almost paying the same. Looking at our total business compared to that of Edmonton, we are paying twice and yet in dollars there is not that much difference. I think if each contract were investigated very closely from the time they were negotiated, you would find that the people who were weak are paying the big fees and the people who were strong are paying a fair fee. The government actually took advantage of the people who were weak. They could not take advantage of the people who were strong.

**Mr. Skoreyko:** I see. In other words then you are saying, Mr. Nordal, that it is unfair to use a figure of, say, 5 per cent of the gross. It would be fairer to use 5 per cent of the net, would it?

**Mr. Nordal:** The government already gets 50 per cent of that.

**Mr. Skoreyko:** I beg your pardon?

**Mr. Nordal:** They already get 50 per cent of it, and they want another 5 per cent?

## [Interprétation]

devrez être présent à l'arrivée des avions et cela nous suffira.» Si le ministère prenait cette position, il servirait bien le public et il assurerait qu'un excellent transporteur soit là, et vous ne verriez pas les problèmes que l'on rencontre partout au Canada. C'est tout ce que nous demandons. Si vous le faisiez, en fait, vous auriez vraiment en vue l'objectif principal, celui de desservir le public avec un service garanti, présent quand on en aurait besoin.

**M. Skoreyko:** Est-ce qu'il me reste du temps, monsieur le président?

**Le président:** Oui, une seule question.

**M. Skoreyko:** J'en aurais plusieurs autres, mais je vous demanderai de me remettre à plus tard. On a beaucoup parlé des différences de tarif dans les divers aéroports du Canada. Quelle est votre opinion sur ces tarifs, monsieur Nordal? Si vous croyez que les tarifs devraient varier d'un aéroport à l'autre, pourquoi?

**M. Nordal:** Tout d'abord, je crois que l'on devrait payer pour ce que l'on utilise. Plus l'aéroport est grand, plus l'exploitant de transport au sol, devra avoir d'installations, en sorte que son versement ou ses frais de location seront plus élevés. D'après les renseignements que j'ai pu obtenir, si nous comparons ce que nous payons ici, à Vancouver, avec ce qu'on paye à Montréal, nous payons pratiquement la même chose. Mais si j'examine notre chiffre d'affaire et que je le compare à celui d'Edmonton, nous payons deux fois plus, et cependant en dollars, il n'y a pas tellement de différence. Je crois que si chaque contrat faisait l'objet... d'un examen minutieux à partir du moment où il a été négocié vous verriez que les faibles versent les grosses sommes et que les forts versent des sommes justes. Le gouvernement, en fait, a profité des faibles. Quant aux gens qui étaient forts,... il n'a pas pu le faire...

**M. Skoreyko:** Je vois. En d'autres termes, ce que vous dites, monsieur Nordal, c'est que c'est injuste d'employer un chiffre comme, par exemple, 5 p. 100 des revenus bruts. Il serait plus juste d'avoir un chiffre de 5 p. 100 du bénéfice net, n'est-ce pas?

**M. Nordal:** Le gouvernement obtient déjà 50 p. 100.

**M. Skoreyko:** Plaît-il?

**M. Nordal:** Il obtient déjà 50 p. 100. Veut-il 5 p. 100 de plus?

## [Text]

**Mr. Skoreyko:** No, but I say this would be a fairer way to do it because you are saying that the big operator who may operate economically, and who has his equipment paid for, and this sort of thing, might be able to operate much cheaper. So in order to set this thing up on a more equitable basis, rather than use a standard figure across the country of 5 per cent of the gross figure, would it be fairer to use 5 per cent of the net figure?

**Mr. Nordal:** It would be fairer to use 5 per cent of the net. I do not think that it would be a very practical solution, mainly because you will find that most people who are in the ground transportation business in the larger centres, and in the smaller ones too, have to be in other allied industries to survive. So why should I give you 5 per cent of what I have made off my charter bus business? I think the solution to the problem is that there has to be money there to pay for these airports. I think there should be a taxation on the users.

**Mr. Skoreyko:** The reason I posed the question, Mr. Nordal...

**Mr. Nordal:** Put a toll gate at Vancouver Airport and charge everybody who rides in a cab two bits a head, and I would say that if they had done that five years ago, you would not have had to spend millions of dollars on parking lots and facilities.

They have bridge tolls and freeway tolls. Charge everybody two bits a head who comes into the airport. Then the people who are flying will come to the airport, not their relatives and their friends and everybody who wants a sight-seeing tour.

**Mr. Skoreyko:** The reason I raise this question, Mr. Nordal, is that initially you made the statement that some years ago your drivers were making five trips or eight trips out to the airport and now they are down to three.

**Mr. Nordal:** They used to make five complete round trips in an eight-hour shift. Now they make an average of three and sometimes four.

**Mr. Skoreyko:** So your net has really dropped, has it not?

**Mr. Nordal:** In our situation it is the other way around. We are almost starting to make money now.

**Mr. Skoreyko:** I see. Thank you, Mr. Chairman.

## [Interpretation]

**M. Skoreyko:** Non, mais je dis que ce serait une façon plus juste de procéder car vous dites que le grand exploitant qui peut avoir une opération rentable, dont le matériel est payé, etc... pourrait opérer à moindres frais. Et alors, pour qu'il y ait plus d'équité plutôt que d'employer un chiffre uniforme à travers le pays, de 5 p. 100 des revenus bruts, est-ce que ce serait mieux d'employer le chiffre de 5 p. 100 du revenu net?

**M. Nordal:** Ce serait plus juste de dire 5 p. 100 du revenu net, mais je ne crois pas que ce serait une solution pratique. Principalement, parce que vous trouverez que la plupart des gens qui s'occupent du transport au sol, dans les centres plus grands, et dans les petits aussi, doivent aussi s'adonner à d'autres industries connexes afin de survivre. Et alors, pourquoi devrais-je vous donner 5 p. 100 de ce que j'ai fait, en raison de mon affaire d'affrètement d'autobus? Je crois que la solution au problème c'est qu'il faut trouver de l'argent pour payer les aéroports. Je crois qu'on devrait avoir une taxe imposée aux usagers.

**M. Skoreyko:** La raison pour laquelle j'ai posé la question, monsieur Nordal...

**M. Nordal:** Mettons que vous mettez une porte de péage à l'aéroport de Vancouver et faites payer à tous ceux qui arrivent en taxi 25¢. par personne, je dirais que si on l'avait fait il y a 5 ans, on n'aurait pas été obligé de dépenser des millions de dollars pour les parcs de stationnement et les installations. Il y a des péages pour les ponts et les grandes routes. Alors, faisons payer à chaque personne qui arrive à l'aéroport 25¢. Et alors, ceux qui prennent un avion viendraient seuls à l'aéroport et non pas leurs amis, leur parenté et ceux qui viennent en touristes.

**M. Skoreyko:** La raison pour laquelle j'ai soulevé cette question, monsieur Nordal, c'est qu'au début vous avez dit qu'il y a quelques années vos chauffeurs faisaient 5 ou 8 voyages à l'aéroport et maintenant ils n'en font que trois.

**M. Nordal:** Ils avaient l'habitude d'en faire 5 aller-retour dans un car par période de 8 heures. Et maintenant, c'est 3, et parfois 4.

**M. Skoreyko:** Alors, vos revenus nets ont baissé, n'est-ce pas?

**M. Nordal:** Ma situation est presque contraire. Nous commençons presque à gagner de l'argent maintenant.

**M. Skoreyko:** Je vois. Merci, monsieur le président.

## [Texte]

**The Chairman:** Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** I have a feeling here, Mr. Nordal, that we are confusing concession fees with user charges, and the user charge concept is something that is being mooted in very many areas of the country.

You have just stated yourself that you think the user charge should be confined to the ultimate consumer of the service, and yet along the line you do not feel that in your position you should pay any fee that gives you a partially exclusive concession. I would not want to use the word "exclusive" in its entire meaning, but it is partially exclusive, in as much as you hold a contract and you are supposed to get first crack at the passengers who land from the aircraft. Therefore we have to decide in our minds just where we go with the user charge.

Let us take the cafe upstairs. Is it the duty of the Department of Transport to make sure that there is a cafe there for people and that they should pay only a small rental fee for the building? Or is it a user charge that is fair?

How about the airlines that use the terminal? Is it the responsibility of the federal government that the people are travelling across the country, and therefore the federal government should supply the services?

I will put it this way. I have not been able, in my own mind, to separate the concession fee from those who really have to be there to provide a certain service, unless through some magical wand we were able to eliminate all of the user charges. I appreciate the statement made that it is the federal government's responsibility to serve the public, but our problem and the federal government's is how far do we go? I mean, we are having this problem in the Post Office and all along the line. I feel that you should be included as a user from a concessionaire standpoint, and I would like to hear your answer to that.

**Mr. Nordal:** I think I have already answered that in the sense that I said...

**Mr. Pringle:** Well, you gave me an opinion.

**Mr. Nordal:** All right. Let us put it this way. I would be prepared to pay a fee for the property that I use at the airport, a fair fee,

## [Interprétation]

**Le président:** Monsieur Pringle.

**M. Pringle:** J'ai l'impression ici, monsieur Nordal, que nous mêlons la question des droits d'exploitation et les frais à payer par les usagers. Les frais à payer par les usagers sont discutés dans plusieurs secteurs du pays. Vous venez de dire vous-même que c'est en définitive le voyageur qui bénéficie du service qui devrait en faire les frais.

Mais, avant le voyageur ne trouvez-vous pas que vous devriez payer des droits de concession qui vous donnent une exclusivité partielle. Je ne voudrais pas dire «exclusivité» dans tout le sens du terme, mais c'est un privilège presque exclusif dans la mesure où vous avez un contrat et où vous êtes censés être le mieux placé pour transporter les voyageurs qui arrivent à l'aéroport. Il nous faut donc décider comment il faut comprendre ces frais à payer par l'usager.

Prenons, par exemple, le café en haut. Est-ce la responsabilité du ministère des Transports de s'assurer qu'il y ait un café pour les gens et qu'on ne doive payer qu'une somme minime pour la location de l'emplacement ou s'agit-il de frais d'usager qui sont justes? Qu'en est-il des lignes aériennes qui utilisent l'aérogare? Est-ce la responsabilité du gouvernement fédéral d'assurer que puisse voyager à travers le pays le public et en conséquence le gouvernement fédéral devrait-il s'assurer le service?

Voici comment je vois les choses. Je n'ai jamais été capable de séparer dans mon esprit les droits d'exploitation et les personnes qui en fait doivent être là pour assurer un certain service, à moins que l'on puisse, comme avec une baguette magique, supprimer toute redérence des utilisateurs.

Je comprends ce qui a été dit à l'effet que c'est la responsabilité du gouvernement fédéral de servir le public. Mais, notre problème et celui du gouvernement fédéral est de savoir jusqu'où aller. Nous avons le même problème aux Postes, par exemple, et sur toute la ligne. Je pense qu'en tant qu'ayant le privilège de l'exploitation, on devrait vous compter comme usager et j'aimerais savoir ce que vous en pensez.

**M. Nordal:** Je crois avoir déjà répondu, en ce sens que j'ai dit...

**M. Pringle:** Vous avez donné une opinion.

**M. Nordal:** Très bien. Disons que je serais disposé à payer un droit pour l'espace que j'occupe à l'aéroport, un droit juste, un droit

## [Text]

and a flat fee per year or per month that was fair.

The one thing that you have to take into consideration when you compare the coffee shop at the airport to the bus transportation or to the taxi industry is that the person who has the coffee shop can raise the price of his meals, or can decrease it. He has more flexibility to control his business.

We have a fare increase now, to give you an example, so what do we have to do? We write to the Department of Transport for permission to change our contract, to charge \$2.00. Then the Department of Transport holds a meeting which will be tomorrow afternoon, and then all the airlines come in and they all put their two bits worth in. All right? So they say either they think it is fair or they think it is not fair. We are perfectly willing to disclose any information they want on why we need the money or why we are not making money, or answer any questions they have.

If the coffee shop wants to charge 20 cents for a cup of coffee, they change their menu. They do not ask Air Canada's permission, and CPA, and the Department of Transport and the Public Utilities Commission. They go ahead and do it.

I do not think that most concessionaires at the airport have such a large investment that is not available to be used in another area. As an example, the coffee shop at the airport has a kitchen and kitchen facilities, and they decorate the place, and at the end of 10 years they move out. They probably can still use the kitchen equipment in another place, or it has already been paid for. But our business is constantly growing. We are constantly adding equipment. We are constantly buying more taxi licences. Our investment keeps increasing. It is a never-ending battle. We are growing fast. We have to find the solution to the jumbo jet, and it amounts down to dollars and cents.

**Mr. Pringle:** Yes. As I understand your statements this morning—I do not want to pursue this any further, Mr. Chairman, but I did want to clear up a couple of points on this because it seemed to me that we were getting off on another tangent.

What you are really saying is that it is an inequitable situation. You are not opposed to user charges, but you are opposed to the existing methods—I believe you said out-dated—which in your opinion are inequitable as far as the ground transportation people are concerned. Would that be a fair statement?

**Mr. Nordal:** That is correct.

## [Interpretation]

fixe par an ou par mois qui soit juste. La seule chose qu'il faut prendre en considération quand on compare le café de l'aéroport, au service de transport ou de taxis, c'est que la personne qui est au café peut augmenter ou diminuer le prix de ses repas. Elle a beaucoup plus de souplesse dans la gestion de son affaire. Pour donner un exemple, nous voulons une augmentation de tarif en ce moment. Qu'est-ce qu'il faut faire? Il faut écrire au ministère des Transports pour avoir la permission de modifier le contrat et demander \$2 par personne. Ensuite, le ministère des Transports tient une réunion, ce qui se fera demain après-midi. Toutes les lignes aériennes y viennent et donnent leur opinion. C'est bien ça? Et ils nous disent alors soit qu'ils estiment que c'est juste, soit qu'ils estiment que ce n'est pas juste. Nous sommes prêts à donner tous les renseignements qu'ils veulent et à dire pourquoi nous avons besoin de cet argent, pourquoi nous ne gagnons rien, et à répondre à n'importe quelle question.

Mais si le café veut demander 20c pour une tasse de café, il n'a qu'à changer son menu. Il n'a pas à demander la permission d'Air Canada ou de CPA, du ministère des Transports, la Commission des services publics. Il le fait tout simplement. Et, je ne crois pas que la plupart des concessionnaires à l'aéroport ont vraiment un investissement tellement considérable qui serait immobilisé là. Par exemple, le café de l'aéroport a une cuisine, et des ustensiles de cuisine, et ils décorent leur emplacement. Mais, si à la fin de 10 ans ils partent, ils peuvent probablement se servir du matériel de cuisine ailleurs ou bien il est déjà payé. Mais, notre affaire à nous s'accroît sans cesse. On achète constamment plus d'équipement et plus de nouveaux permis de taxi. Notre investissement augmente toujours. C'est une lutte qui n'est jamais terminée. Nous croissons rapidement. Il nous faut trouver une solution au super-réacté qui coûtera des dollars et des cents.

**Mr. Pringle:** Oui. J'ai compris ce que vous avez dit ce matin, et je ne veux pas aller plus loin sur cette question, monsieur le président, mais je voulais tout de même avoir certains détails car il me semblait que nous nous échappions par une tangente. Ce que vous dites, au fond, c'est que la situation n'est pas juste. Vous ne vous opposez pas aux droits d'usagers mais vous êtes opposé aux méthodes actuelles que vous avez appelées, je crois, démodées. A votre avis, elles sont injustes pour ce qui est du transport au sol, pour ce qui est des exploitants. Est-ce exact?

**Mr. Nordal:** Oui, c'est exact.

## [Texte]

**Mr. Pringle:** Could I leave that and go to something else? You talk about your fares to the airport. You suggested that they are a little high, maybe, in the minds of some people. Therefore they are using their own transportation. Is that correct?

**Mr. Nordal:** Yes.

**Mr. Pringle:** Do you think really, under existing circumstances—and I would think that this would relate to the municipal governments and provincial governments as well—that your arrangement, I will call it, to take people to the airport and to bring them back from the airport is really providing a good service to the general public?

Can I give you an example, first of all? Supposing somebody lives 10 blocks off the route. You go in a rather straight line, if you can, to the airport, right? Now, he has to come downtown or he has to find some way to get to some pick-up point. Do you feel you have enough pick-up points? Are you provided with enough to really give service to the people? And is this not part of the reason why they are not using your transportation more than they are?

**Mr. Nordal:** There are basically two concepts to running a bus system for airport passengers. One is to have a central pickup point in the city and run an express service to the airport and vice versa, or the system we use of having several pickup points and discharge points.

**Mr. Pringle:** Could I interrupt you right there, Mr. Chairman, to say that there was a terminal system used for awhile was there not, where it was just really one terminal you went to? Is that not correct? Somewhere down by the Ritz Hotel?

**Mr. Nordal:** Yes. We had our own depot. We tried that for a very short period and found that we lost; the people just did not ride with us.

**Mr. Pringle:** If I might pursue that just a little further, because I believe it very important to my questioning, I believe this also has happened in other areas, is that not true? In New York, they have gone away from the concept of one terminal downtown and they are back picking up in various areas, is this not correct?

## [Interprétation]

**M. Pringle:** Pourrais-je en rester là et passer à autre chose? Vous avez parlé de votre tarif pour le transport à l'aéroport et vous avez dit que sans doute dans l'esprit de certaines personnes, il était trop élevé. En conséquence elles emploient leurs propres moyens de transport. Est-ce exact?

**M. Nordal:** Oui.

**M. Pringle:** Croyez-vous qu'en réalité, dans les circonstances actuelles et j'imagine que cela s'appliquerait également aux gouvernements provinciaux et municipaux, les arrangements, pour leur donner ce nom, que vous avez pour transporter les gens vers l'aéroport ou de l'aéroport donnent vraiment un bon service ou public en général?

Puis-je tout d'abord donner un exemple?

Supposons que quelqu'un demeure à une dizaine de pâtés de maison en dehors de la route. Vous suivez autant que possible presque une ligne directe vers l'aéroport, n'est-ce pas? Alors, cette personne doit se rendre au cœur de la ville ou trouver moyen de se rendre à un endroit où vous pourrez la prendre. Trouvez-vous que vous avez suffisamment de points de ramassage? Est-ce qu'il y en a suffisamment pour donner un bon service aux gens? N'est-ce pas une des raisons pour lesquelles on n'emploie pas votre service de transport plus qu'on ne le fait?

**M. Nordal:** Il y a, en définitive, deux manières de concevoir un service d'autobus pour desservir un aéroport. L'une d'elle est d'avoir une tête de ligne centrale en ville et d'aller à l'aéroport ou en revenir sans aucun arrêt; l'autre manière, la nôtre, est d'avoir des arrêts en cours de route.

**M. Pringle:** Est-ce que je puis vous interrompre ici, monsieur le président, pour dire que pendant un temps il y avait un transport partant d'un terminus où vous n'alliez en fait qu'à un terminus? Est-ce exact? C'était du côté de l'hôtel Ritz?

**M. Nordal:** Oui, nous avions notre propre dépôt et nous avons essayé ce système pendant une très brève période mais nous avons trouvé que nous perdions, les gens ne voyaient pas avec nous.

**M. Pringle:** Si je peux pousser un peu plus loin dans ce sens, car je crois que c'est important pour ce que je voudrais savoir, je dirais que je crois que la même chose s'est produite ailleurs, n'est-ce pas vrai? A New York, ils ont abandonné ce concept d'un seul terminus en ville et ils ont de nouveau des arrêts en différents endroits, n'est-il pas vrai?

## [Text]

**Mr. Nordal:** I am not familiar with the situation in New York. I am very familiar with the ground transportation system in San Francisco.

**Mr. Pringle:** I was pleased to have you say that you found it unsatisfactory to have only one terminal in the city and I am wondering if...

**Mr. Nordal:** It is and it is not. You see, you have to deal with the city in question, and a lot depends on the distance involved; a lot depends on where the people live and where these people are going. In San Francisco it is approximately 18 miles to the airport and there is an expressway from downtown San Francisco right to the airport. It is not practical for that limousine operator to have his bus routed to various hotels, because the elapsed time would be increased by 20 minutes to a half hour. We are caught in the middle in our own business because we have approximately 50 to 100 passengers a day who get off before or get on before they get downtown. These people would not use our service if we were not stopping at 41st and Granville, and Broadway and Granville. We cannot afford to lose that revenue.

On the other hand, we have a real problem: how many people do not use our service because it takes a little longer, because we stop at 41st and Granville, and at Broadway and Granville? It is a very difficult decision to make. I do not know which is the best way to run it. In Seattle, they use the system downtown to the airport and then redistribute the people; but there, if you take a cab to the airport you are talking of \$8-\$9. Here you are talking of \$4 or \$5.

**Mr. Pringle:** Thank you very much because I believe this is a vital part. I am inclined to agree with the reference you made that the problems on ground transportation to the airports are not as applicable to this particular area as they are to certain areas in Eastern Canada. We are also vitally concerned with the whole concept of ground transportation to the airports. This is what I am trying to get at when I am doing this.

Would you care to comment on the use of other facilities than at the airport for the processing of passenger baggage and passenger tickets? Are there any suggestions you could make to us as a Committee for recommendation to looking to the future with regard to the jumbo jets for instance, and apart from the fare and the beef you are giving against the Department of Transport

## [Interpretation]

**M. Nordal:** Je ne connais pas la situation à New York. Je connais très bien toutefois le réseau de transport au sol à San Francisco.

**M. Pringle:** J'étais heureux de vous entendre dire que vous trouviez qu'un seul terminus en ville n'était pas un système satisfaisant.

**M. Nordal:** Oui et non. Il faut tout de même considérer la ville en cause, et beaucoup dépend de la distance en cause, beaucoup dépend aussi où résident les gens et où ils se rendent. A San Francisco, il y a environ 18 milles pour aller à l'aéroport et il y a une grande route à partir du centre de San Francisco jusqu'à l'aéroport. Il n'est pas pratique pour l'exploitant de limousines que ses autobus fassent le tour des hôtels car la durée du voyage serait augmentée de vingt à trente minutes. En ce qui nous concerne, nous sommes pris entre deux feux car nous avons de cinquante à cent voyageurs par jour qui prennent l'autobus ou le quittent avant d'arriver au cœur de la ville. Ces gens n'emploieraient pas nos services si nous n'arrêtions pas à la 41<sup>me</sup> rue et Granville, et à Broadway et Granville. Nous ne pouvons pas nous payer le luxe de perdre ce revenu.

D'autre part, un vrai problème se pose. Combien de gens n'emploient pas nos services car cela prend un peu plus de temps, étant donné que nous arrêtons à la 41<sup>me</sup> et Granville, et à Broadway et Granville?

C'est une décision très difficile à prendre. Je ne sais pas quelle est la meilleure méthode. A Seattle, ils vont directement de la ville à l'aéroport, ensuite, on répartit les gens de nouveau, mais là-bas, il en coûte de \$8 à \$9 pour se rendre à l'aéroport en taxi alors qu'ici c'est entre 4 et 5 dollars.

**M. Pringle:** Merci beaucoup, parce que c'est là un point très important. Je suis porté à convenir de ce que vous avez dit au sujet des problèmes de transport au sol vers les aéroports, ils ne sont pas les mêmes dans cette région-ci que dans d'autres régions de l'est du Canada. Le transport au sol vers les aéroports est pour nous une question vitale. C'est la raison de mes questions.

Accepteriez-vous de nous donner vos idées sur l'utilisation des services à l'aéroport autres que ceux des billets des voyageurs, des bagages des voyageurs; est-ce qu'il y aurait des suggestions que vous pourriez nous faire en tant que Comité, qui serviraient de recommandation pour l'ère des super réactés, par exemple. Ne parlons pas des reproches que vous faites au ministère des Transports qui

## [Texte]

wanting to try and get some money so they can operate these airports—because we have a continual money problem in every department there is, as you know; the costs of government go up as your costs are rising; we wish we could stop them some way but we have not been able to figure that one out—could you comment just briefly on how you feel with regard to this phase of ground transportation?

**Mr. Nordal:** I envision that eventually the airports and their ground transportation system are going to have to be set up something like an octopus. The airport sits here and there has to be a distribution centre where the people are channelled close to their destination.

Let us take Vancouver as an example. We started the service in New Westminster, partly through encouragement of the Department of Transport, the Chamber of Commerce, the mayor of New Westminster and the whole thing, but what made us go ahead with it was to see if our timing was right to start this system.

What I envision in our company, I would say in the 1976 to 1980 area with the forecast of air traffic, is that we will have a system where people will be distributed from the airport to downtown Vancouver to points on the North Shore and a point in the Fraser Valley area. All other people living in Marpole, Kerrisdale, Richmond take a cab. To do this, we are going to require very, very concentrated groups of passengers coming in.

To make this system work, let us say you have 25 747s coming in a day; it would be better for us to have 3 coming at a time, very, very close together, so we could line up our equipment, Vancouver, New Westminster, North Shore, West Vancouver, North Vancouver. The people come out, go to their equipment and move on. But if these jumbo jets come in, one here, one there, and one the next place, there is not going to be enough people to make this system work.

My feelings on this, I believe, are completely opposite to those of most people. They are scared there will be 1,500 people at one time. And I think they are thinking in the wrong direction. The financial feasibility of this type of system depends on the airlines gearing their schedules to assist our business. The airlines do not do that now; they do not want to do it, but they are going to have to do it in the future to get good ground transportation.

## [Interprétation]

essaie d'obtenir un peu d'argent pour faire marcher ces aéroports, parce que nous avons toujours des problèmes financiers dans chacun des ministères; comme vous le savez, les frais du gouvernement augmentent tout comme les vôtres d'ailleurs; on aimerait bien mettre une fin à tout cela mais on n'a pas encore réussi à trouver une solution. Pourriez-vous nous donner brièvement vos idées sur cette question du transport au sol?

**M. Nordal:** Je conçois qu'éventuellement, les aéroports et leurs réseaux de transport au sol devront être constitués sous une forme en quelque sorte tentaculaire. L'aéroport est un centre de distribution d'où les gens sont répartis vers leurs destinations.

Prenons l'exemple de Vancouver. Nous avons commencé le service à New Westminster en partie à la suite de l'encouragement du ministère des Transports, de la Chambre de commerce, du maire, enfin de tous ces gens. Mais la vraie raison pour laquelle nous l'avons fait, c'est que nous voulions voir si le moment était venu d'avoir un tel service.

Ce que j'envisage pour notre compagnie, disons dans les années de 1976 à 1980, étant donné les prévisions au sujet du trafic aérien, nous aurons une organisation qui répartira les voyageurs de l'aéroport vers le centre de Vancouver à des points sur la rive nord et à un point dans la région de la vallée du Fraser. Toutes les autres personnes qui habitent Marpole, Kessisdale, Richmond, prendront un taxi. Pour ce faire, il nous faudra avoir une forte concentration des voyageurs qui arrivent.

Si nous avons par exemple vingt-cinq 747 qui arrivent chaque jour, il serait plus pratique d'en avoir 3 qui arrivent en même temps, très près l'un de l'autre, pour que nous puissions mettre en ligne tous nos autobus, celui de Vancouver, celui de New Westminster, celui de North Shore, celui de Vancouver-Ouest, celui de Vancouver-Nord. Les gens arrivent, vont à leur autobus et partent. Mais si ces super-réactés arrivent un par ci, par là, il n'y aura pas suffisamment de personnes pour que le système puisse fonctionner. Mon sentiment à ce sujet est, je crois, tout à fait à l'opposé de ce que croient la plupart des gens. Ils s'effraient à la pensée qu'il y aura 1,500 personnes en même temps. Mais je pense qu'ils raisonnent mal. La rentabilité d'une organisation de ce genre dépend des compagnies aériennes qui devront régler leurs horaires de manière à faciliter notre entreprise. Les compagnies aériennes ne le font pas maintenant; elles ne veulent pas le faire mais elles devront y venir afin de pouvoir avoir un excellent service de transport au sol.

## [Text]

At these various central distribution points, as I call them, they will need centralized baggage handling and ticketing; the bus leaves from downtown Vancouver; the passengers will arrive at the airport; the driver will already have his instructions; the passengers will walk to gate 36 and be ready to board their plane; their baggage is taken care of; their ticketing is taken care of and they just move right through.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, I realize I have been quite awhile. All I want to say in closing, if I may, is that during the last three or four minutes, you have been talking my language. Thank you, sir.

**The Chairman:** Mr. Forrestall.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, before Mr. Forrestall takes over, I would like to say that the coffee really was offered with the compliments of the honourable member from Selkirk. He suggested that this Committee particularly would like to have...

**An hon. Member:** Pipe down! Pipe down!

**The Chairman:** Order, order. Order please!

Mr. Forrestall, you have the floor.

**Mr. Forrestall:** I must say, Mr. Chairman, I was about to thank the honourable member for his courtesy in providing coffee for the members and the witnesses here this morning, but now I will be damned if I will.

I wonder, Mr. Chairman, if I might just pursue two or three little points. Most of the questions have been asked and, I think, eminently well answered. Earlier the witness indicated he was not aware of what the minimum wage rates were for bus drivers in the province and might have left inadvertently the impression that they paid the minimum provincial rate for drivers. I wonder if you might clear that matter up so that a wrong impression is not left on the record? What do you pay your bus drivers and is it in excess of the minimum provincial rate?

**Mr. Nordal:** Our bus drivers receive a minimum of \$3.85 an hour for the first 8 hours of work, time and a half for the next 2 hours, and double time thereafter or 12 cents a mile, whichever is greater.

**Mr. Deakon:** They make more than the M.P.s do.

## [Interpretation]

A ces différents centres de distribution, comme je les appelle, il leur faudra alors centraliser des services de bagages et de billets; l'autobus quitte alors le centre de Vancouver; les voyageurs arrivent à l'aéroport; et le chauffeur aura déjà ses instructions; les passagers se dirigeront vers la porte 36 et seront prêts à monter à bord de l'avion; la question des bagages et des billets est réglée et ils n'ont plus qu'à prendre l'avion.

**M. Pringle:** Monsieur le président, je me rends compte que j'ai la parole depuis longtemps. Tout ce que je veux dire en terminant, c'est que pendant les trois ou quatre dernières minutes vous avez exactement exprimé ma pensée. Merci, monsieur.

**Le président:** Monsieur Forrestall.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, avant que M. Forrestall ne prenne la parole, je voudrais simplement dire que le café nous a été offert par l'honorables député de Selkirk. Il a dit que ce Comité aimerait particulièrement avoir...

**Une voix:** Taisez-vous! Taisez-vous!

**Le président:** A l'ordre, à l'ordre. A l'ordre, s'il vous plaît.

Monsieur Forrestall, vous avez la parole.

**M. Forrestall:** Je dois vous dire, monsieur le président, que j'étais sur le point de remercier l'honorables député de nous avoir servi du café, aux députés et aux témoins, ce matin, mais maintenant, je n'en ferai rien.

Je me demande, monsieur le président, si je ne pourrais pas simplement revenir sur deux ou trois points, parce que la plupart des questions ont déjà été posées et ont reçu d'excellentes réponses. Plus tôt, le témoin a indiqué qu'il ne savait pas quel était le salaire minimum pour les chauffeurs d'autobus dans la province. Il a peut-être créé l'impression, sans le vouloir, que c'était le salaire provincial minimum qu'ils payaient à leurs employés. Est-ce qu'il ne pourrait pas préciser ce qu'il en est pour qu'une fausse impression ne soit pas ainsi laissée au compte rendu. Que payez-vous à vos chauffeurs d'autobus et est-ce plus que le salaire minimum provincial?

**M. Nordal:** Nos chauffeurs d'autobus reçoivent un minimum de \$3.85 l'heure pour les 8 premières heures de travail, une fois et demi ce tarif pour les deux heures suivantes et le double ensuite ou 12c le mille selon ce qui les avantage le plus.

**M. Deakon:** C'est plus que ce que reçoivent les députés.

## [Texte]

**Mr. Nordal:** The average salary for our bus drivers last year was in the \$8,500 bracket. Some made as high as \$14,000, some made as low as \$6,000, which is in excess of the provincial minimum, well in excess of it.

**Mr. Dowding:** May I say, Mr. Chairman, the legislature just changed the minimum wage law to \$1.35, but this company pays a great deal more than that.

**Mr. Forrestall:** I am glad to hear it. I did not want the wrong impression left.

Mr. Chairman, I put myself completely in your hands, I did in Montreal with regard to the questions I am going to ask. I am very concerned about your comments about the nature and character of the contract under which you operate. I must say that I have been intrigued by one or two thoughts that you have left with us in terms of, perhaps, a new approach to the type of contractual arrangement between the Government of Canada and businessmen such as you who are providing the service. Can you tell me what the return is on your own private invested capital as opposed to your borrowed invested capital?

**Mr. Nordal:** Nothing, we do not make any money.

**Mr. Forrestall:** Obviously that cannot be quite correct.

**Mr. Nordal:** It is very correct. We have not made money...

**Mr. Forrestall:** May I ask you whether you are building equity then.

**Mr. Nordal:** No.

**Mr. Forrestall:** Are you retiring debt?

**Mr. Nordal:** We are not retiring debt. We are creating debt and the money for this business, this airline limousine company, is being provided by our other businesses and by money that I borrowed from my parents. The company itself cannot get one red cent from anybody because in Vancouver this airline limousine company has had such a bad reputation with financial institutions that they are not about to lend us money. It has gone broke twice in a period of less than 20 years and money is difficult to get today.

## [Interprétation]

**M. Nordal:** Le salaire moyen, l'année dernière, pour nos chauffeurs d'autobus était de l'ordre de \$8,500. Certains ont reçu jusqu'à \$14,000 et d'autres n'ont fait que \$6,000. Cela est plus que le salaire minimum provincial, bien plus.

**M. Dowding:** Puis-je préciser, monsieur le Président, que la Loi sur le salaire minimum vient d'être modifiée et ce salaire porté à \$1.35, cette compagnie paie beaucoup plus que le salaire horaire minimum.

**M. Forrestall:** Je suis heureux de l'entendre dire, je ne voulais pas que nous restions sous une fausse impression.

Maintenant, monsieur le président, une fois de plus comme je l'ai fait à Montréal, je m'en remets à vous en ce qui concerne la question que je vais poser. Je suis vraiment préoccupé par les remarques que vous avez faites quant à la nature du contrat qui régit votre entreprise. J'avoue avoir été intrigué par une ou deux idées que vous nous avez présentées en ce qui concerne peut-être une nouvelle attitude quant aux genres de contrat entre le gouvernement fédéral et les hommes d'affaires, tels que vous-mêmes, qui assurent un service. Pouvez-vous me dire ce que vous rapporte votre capital personnel investi dans l'affaire comparativement au capital emprunté que vous investissez?

**M. Nordal:** Rien. Nous ne gagnons pas.

**M. Forrestall:** De toute évidence cela ne peut pas être tout à fait précis.

**M. Nordal:** C'est tout à fait la vérité. Nous n'avons pas gagné d'argent.

**M. Forrestall:** Puis-je demander si alors vous reprenez peu à peu vos droits sur vos biens hypothéqués.

**M. Nordal:** Non.

**M. Forrestall:** Vous amortissez vos dettes?

**M. Nordal:** Nous n'armortissons pas de dettes, nous en faisons. Et l'argent nécessaire à cette compagnie de limousines pour le service de l'aéroport a été fourni par nos autres entreprises et par ce que j'ai emprunté à mes parents. La compagnie elle-même ne peut pas obtenir un cent de ce que ce soit. Parce qu'à Vancouver, cette compagnie de limousines pour le service de l'aéroport a une si mauvaise réputation auprès des institutions financières qu'elles ne sont pas prêtes à nous prêter de l'argent. Elle a fait faillite deux fois en moins de 20 ans. Alors il n'est pas facile d'obtenir de l'argent aujourd'hui.

## [Text]

**Mr. Forrestall:** How do you determine whether you are in business or not?

**Mr. Nordal:** We are looking to the future, but I think the main reason why we put in this money is because we got into the thing, we ended up sinking a lot of money into it and we want to get our money back someday.

**Mr. Forrestall:** In other words, you are building an equity, you are retiring debt even if you are...

**Mr. Nordal:** We have an obligation to fulfill our contract and we are doing it the best way we can. We can foresee that with this next fare increase that we are going to make money, which is going to cure our past problems.

**Mr. Forrestall:** Will you be satisfied? Perhaps I can ask the question another way. When was the last time you had a rate increase?

**Mr. Nordal:** There was a rate increase in 1960, there was a rate increase in 1967, there was a rate increase in 1969, there will be another rate increase in 1970, and the way costs are going, I would not be a bit surprised to see another increase next year, too.

**Mr. Forrestall:** Do you not anticipate that the additional revenue—I believe the new rate that you are now seeking is from \$1.75 to \$2.00—will be sufficient to project your business operation beyond 1971 or will you have to review it again?

**Mr. Nordal:** We feel that the \$2 charge will probably be the last fare increase we will have because the \$2 combined with the anticipated growth should be able to take care of the inflation. The increase in our costs here in Vancouver has been just phenomenal, it has been unbelievable. In the bus industry we have a very, very strong union and we pay one of the lowest wages. Most of the companies are paying \$4.25 a hour, plus a guaranteed 40-hour a week, 52 weeks a year.

**Mr. Forrestall:** I will come back now to the line of questions that Mr. Skoreyko was asking in terms of the contract and, again, the Chairman will pardon me if I am a bit disjointed. Am I correct in assuming from what you said that you do not, in fact, believe that you have an exclusive contract, an exclusive right, at the airport, but at the same time you do believe that you have a very firm and clear contractual obligation to provide service...

## [Interpretation]

**M. Forrestall:** Comment pouvez-vous déterminer si votre affaire marche, ou non?

**M. Nordal:** Nous regardons vers l'avenir, mais la principale raison pour laquelle nous avons fait ces investissements c'est que nous sommes engagés dans l'affaire, nous y avons engagé beaucoup d'argent, nous voulons pouvoir le récupérer un jour.

**M. Forrestall:** En d'autres termes, vous constituez un bien, vous amortissez vos dettes, même si...

**M. Nordal:** Nous avons une obligation d'honorer notre contrat, nous le faisons du mieux que nous pouvons. Nous pouvons prévoir qu'avec cette prochaine augmentation du tarif nous gagnerons de l'argent ce qui va régler nos problèmes du passé.

**M. Forrestall:** Serez-vous satisfait? Peut-être pourrais-je poser la question autrement. Quand avez-vous eu votre dernière augmentation de tarif?

**M. Nordal:** Il y a eu une augmentation en 1960, une autre en 1967, une autre en 1969 et il y en aura une autre en 1970. Et avec la montée des prix je ne serais pas du tout étonné qu'il y en ait une autre l'année prochaine aussi.

**M. Forrestall:** Vous ne prévoyez pas que l'augmentation de revenus que vous demandez maintenant, je crois que le tarif va passer de \$1.75 à \$2.00, sera suffisante pour vous permettre de dépasser 1971, ou devrez-vous revoir encore votre tarif?

**M. Nordal:** Nous croyons que le tarif de \$2.00 sera probablement la dernière augmentation, parce que ces deux dollars combinés avec la croissance prévue seront suffisants pour faire face à l'inflation. L'augmentation de nos frais ici, à Vancouver a été vraiment extraordinaire, c'est incroyable. Dans l'industrie de l'autobus, nous avons un syndicat très fort et nous payons un des salaires les moins élevés. La plupart des compagnies paient \$4.25 plus une garantie de 40 heures par semaine, et de 52 semaines par année.

**M. Forrestall:** J'en reviens donc maintenant à la question de M. Skoreyko, au sujet du contrat; une fois de plus, monsieur le président, ne m'en voulez pas si je manque de suite dans mes idées. Ai-je raison de conclure d'après ce que vous avez dit qu'en réalité vous ne croyez pas, en fait, que vous ayez un contrat d'exclusivité, un droit d'exclusivité à l'aéroport, mais en même temps vous croyez que vous avez une obligation contractuelle claire et précise de fournir un service...

## [Texte]

**Mr. Nordal:** Yes, I do.

**Mr. Forrestall:** ... whether, indeed, it is used or not. Can the agents of CP Air, Air Canada, Japan Air, Qantas or anybody who flies in there, order the ground transportation, that is to say can they determine from day to day or hour to hour the ground transportation that will be used by their deplaning passengers?

**Mr. Nordal:** At one time they used to run the airline limousine company. I run it now, not Air Canada, PWA or any stewardess, I run it. My employees do what I tell them to do, not what an airline tells me to do. It took almost 10 years to achieve that and we are not giving that up.

**Mr. Forrestall:** I wonder about the validity of your contract in that it gives you a legal obligation to do something, but at the same time does not give you an exclusive right to enjoy the full flow of traffic. You mentioned an example and I assume what you were talking about was in the event of a diversion, a weather delay, a mechanical failure or something of that nature where an aircraft might arrive at 3 o'clock in the morning. It is quite possible if it were Qantas, CP Air or even Air Canada that they might just pick up the phone and call Greyhound.

**Mr. Nordal:** No, because the policy that we have in effect with the airlines is that if they have a late arrival—there is no scheduled flight after 12 o'clock at night—coming in at 2, 3 or 4 o'clock in the morning, which is not uncommon, they notify our dispatcher.

**Mr. Forrestall:** Do they invariably do that, though?

**Mr. Nordal:** It depends on the situation. They could have a plane that is late and should come in at 7 o'clock in the morning, but it comes in at 2 o'clock. They get caught occasionally because of the changing conditions of these late arrivals, but generally speaking they do not notify us, and when they notify us we take a look at the load on the aircraft and we make a decision whether we should leave a bus at the airport to cover it. If it is a plane coming in with seven people on it we will leave maybe two cabs at the airport to take care of it, one cab will act as a limousine and the other taxi will act as a taxi. If they need another cab or if they need

## [Interprétation]

**M. Nordal:** Oui.

**M. Forrestall:** Qu'on l'utilise ou pas. Les agents de CPA, d'Air Canada, de Japan Air, de Quantas ou de n'importe quelle ligne abou-tissant ici, peuvent-ils commander les transports au sol, c'est-à-dire, déterminer jour par jour ou heure par heure les transports au sol qui seront utilisés par les voyageurs qui arrivent à l'aéroport?

**M. Nordal:** Pendant un temps, ils ont fait marcher la compagnie de limousines de l'aéroport. C'est moi qui le fais maintenant, ce n'est ni Air Canada, ni une hôtesse de l'air, c'est moi. Mes employés font ce que je leur dis de faire. Non pas ce qu'une ligne aérienne leur dit de faire, il m'a fallu à peu près 10 ans pour en arriver là, et je ne veux pas abandonner ce droit.

**M. Forrestall:** Mais je me demande ce qu'il en est quant à la validité de votre contrat qui vous donne une obligation légale de faire quelque chose et qui en même temps ne vous donne pas un droit exclusif de bénéficier de tout l'afflux de voyageurs. Vous avez cité un exemple et je suppose que ce dont vous parliez, pouvait se produire en cas de détournement d'un vol, ou de retards en raison du temps ou de défectuosité mécanique ou quelque chose du même genre c'est-à-dire le cas d'un avion qui arrive à trois heures du matin. Il se peut fort bien alors que s'il s'agit de Quantas, de CPA ou même d'Air Canada ils prennent simplement le téléphone et fassent venir la Greyhound.

**M. Nordal:** Non, parce que d'après notre entente avec les lignes aériennes, lorsqu'un vol arrive tard, il n'y a pas de vol prévu après minuit, à deux, trois, quatre heures du matin, ce qui arrive à l'occasion, ils avertissent notre dispatcher.

**M. Forrestall:** Est-ce qu'ils le font toujours?

**M. Nordal:** Tout dépend de la situation. Il se peut qu'un avion en retard devrait arriver à 7 heures du matin, mais il arrive à deux heures et ils peuvent être pris de court à l'occasion, à cause des conditions changeantes de ces vols en retard, mais en règle générale ils nous avisent et lorsqu'ils nous avisent, nous voyons ce qui en est du nombre de passagers à bord de ce vol et nous décidons si nous devons laisser un autobus à l'aéroport pour assurer le transport. S'il n'y a que 7 voyageurs, alors on laissera peut-être deux taxis à l'aéroport, un taxi sera limousine et l'autre en tant que taxi. S'ils ont besoin d'un autre taxi, ou s'il leur en faut trois ou quatre,

## [Text]

three or four cabs for some unusual reason, it only takes a matter of three or four minutes to get them.

**Mr. Forrestall:** Under what conditions then, Mr. Nordal, are you losing business to other bus operators?

**Mr. Nordal:** When it comes to something extra. As an example, they have a group of passengers and they want to take them to the Airport Inn; they do not come to us, they go to our competitors.

**Mr. Forrestall:** Why?

**Mr. Nordal:** The main offender of this is Canadian Pacific Air Lines. Why? Because when they have fog and the airports close down, they suddenly dump everybody out here 45 miles out of town. I do not have 100 buses; so I say to Air Canada and PWA and these here, everybody but Canadian Pacific, I will guarantee to take care of your passengers, nobody will wait; and we take care of them. But Canadian Pacific Air Lines have to go out and make arrangements with another bus line. So to ensure they can get these buses out to Abbotsford they give them the rest of the business during the year. And if they have an unusual circumstance, let us say they want to take a group of people maybe a longer distance, they check and generally deal with the least expensive company.

**Mr. Forrestall:** There have been suggestions—mind you, in most instances they have been buried and deep, and perhaps they are inferences more than suggestions—that there is a tendency for foreign capital for whatever reasons to come into Canada in the field of bus transportation, taxicab operation, and so on. Quite apart from your obligations in terms of the people of Canada, may I ask you whether or not this poses any threat to a viable Canadian operation which after all—if I can bring it back this way, Mr. Chairman—is the business of the people of Canada in terms of the responsibility of the Department of Transport to provide reliable and continuous service. From your observations and your awareness of the industry, have you noticed a tendency for U.S. capital to infiltrate our service transportation?

**Mr. Nordal:** Yes, I have. We have money from the United States financing our equipment, because I could not get Canadian banks, Canadian financial institutions or, in fact, the government's own bank, to finance me. We borrowed and owe them something like \$100,000. But it is a very reputable firm. I

## [Interpretation]

pour une raison inattendue, alors il ne faudra que trois ou quatre minutes pour les avoir.

**M. Forrestall:** Dans quelles conditions, alors, d'autres exploitants d'autobus, vous enlèvent-ils du travail?

**M. Nordal:** Lorsqu'il s'agit de quelque chose d'inusité. Ainsi, ils ont un groupe de voyageurs qu'ils veulent amener à l'Airport Inn. Ils ne s'adressent pas à nous, mais plutôt à nos concurrents.

**M. Forrestall:** Pourquoi?

**M. Nordal:** Le principal coupable est la CPA. Pourquoi? Parce que lorsqu'il y a du brouillard et que l'aéroport est fermé ils débarquent les passagers à 45 milles en dehors de la ville. Je n'ai pas 100 autobus. Alors, je dis à Air Canada, PWA, enfin, à tout le monde, sauf CPA, que je garantis de transporter les voyageurs, personne n'attendra. Mais CPA doit prendre des dispositions avec une autre compagnie d'autobus. Donc, pour s'assurer qu'ils peuvent avoir ces autobus à Abbotsford ils leur donnent le reste de leur affaire au cours de l'année. Et, s'il y a des circonstances un peu inusitées, disons, s'ils veulent amener un groupe de personnes un peu plus loin, ils se renseignent et traitent généralement avec la compagnie qui demande le moins.

**M. Forrestall:** On a dit, mais notez bien que dans la plupart des cas on n'en a pas tenu compte, et sans doute s'agit-il plus d'insinuations que d'affirmations, on a dit que le capital étranger cherchait à s'introduire au Canada, dans les affaires d'autobus, de taxis, etc, quelle qu'en soit la raison.

Tout à fait indépendamment de vos obligations vis-à-vis des Canadiens, puis-je vous demander si oui ou non, cela ne présente pas une menace à une opération canadienne viable, car, après tout, si je peux m'exprimer ainsi, monsieur le président, c'est l'affaire de la population canadienne par l'entremise du ministère des Transports, d'assurer un service fiable et continu. Et, d'après vos propres observations, et votre connaissance de l'industrie, est-ce que vous avez pu observer qu'il y avait une tendance des capitaux américains à s'infiltrer dans notre service des transports?

**M. Nordal:** Oui. Nous avons de l'argent des États-Unis qui financent notre équipement, parce que je ne pouvais pas obtenir des banques canadiennes, des institutions financières canadiennes, et même de la propre banque du gouvernement, des moyens de financement. Nous avons emprunté, nous leur devons quel-

## [Texte]

I am positive in my own mind that there is no connection between the Mafia, or whatever you want to call it, and this firm. It is Holiday Inn of America. But there is an American company that is very actively engaged in trying to take over the major ground transportation operators in Canada; they wait until you get into trouble. We got an offer of about 50 cents on the dollar from this company in 1964 or 1965, I cannot remember the exact date; we turned it down. I will tell you what happened the next day. Standard Oil sued us the next morning and a list of other people a mile long.

I will tell you, I get pretty damn mad sometimes; real mad. I went and fought those characters and fought them damn hard. I was very, very fortunate to be able to secure good legal counsel that was willing to get up and fight with us. The Credit Manager of Standard Oil sat in the Court House, just down the street from here and told me and my mom that they were out to bankrupt me. That is what is going on. We got the same thing here three weeks ago. This firm offered to buy our business and they offered us 50 cents on the dollar again. Two days later the small bank line of credit I had in my other company was withdrawn. Now, maybe these things are—let me put it this way—impossible coincidences. I will leave it that way; but it is going on.

**Mr. Forrestall:** Mr. Nordal, notwithstanding the fact that you have an infusion of United States capital borrowing in your firm, you are still in control of your company. There is no suggestion of loss of control through the borrowing. There were no implications in your borrowing in terms of control of your company, were there?

**Mr. Nordal:** We could lose control. The only...

**Mr. Forrestall:** But only by your management failure?

**Mr. Nordal:** Yes. Only by management failure could we lose control.

**Mr. Forrestall:** There was no turning over effective control as part of your contractual arrangement? I am sorry, Mr. Nordal, and I just apologize; it is not really our purpose to delve into your financial background. I was concerned about the other aspect of it. But I might just make absolutely certain, there was no contractual arrangement, you were not invited to give up...

## [Interprétation]

que \$100,000. Mais c'est une maison fiable. J'ai l'esprit parfaitement, tranquille au sujet de cette compagnie, elle n'a aucun lien avec la Mafia, ou quoi que ce soit. C'est Holidays Inns of America. Mais, il y a une compagnie américaine qui, en ce moment, essaie vraiment de supplanter les principaux transporteurs au Canada. Ils attendent jusqu'à ce que l'on soit en difficulté. En 1964 ou 1965, je ne me souviens plus au juste de la date, on nous a offert environ 50 cents au dollars. Nous avons rejeté cette offre. Je vais vous dire ce qui nous est arrivé le lendemain. La Standard Oils nous a fait un procès, le lendemain matin, ainsi que toute une liste d'autres personnes, liste longue d'un mille. Il faut vous dire que je me mets parfois en colère, de vraies colères. Et, j'ai lutté contre ces gens avec toute ma force et ma vigueur et j'ai été très, très heureux de pouvoir avoir de bons avocats qui étaient prêts à lutter avec nous. Le gérant des crédits à Standard Oil se trouvait au Palais de Justice, pas loin d'ici dans la même rue et m'a dit, à moi et à ma mère qu'ils essayaient de me faire faire faillite. Voilà ce qui se passe. Nous avons eu la même chose ici, il y a trois semaines. Cette maison nous a offert d'acheter notre entreprise. Ils nous ont offert 50 cents au dollar, une fois de plus. Deux jours plus tard, le petit crédit que j'ai à la banque au nom de mon autre compagnie me fut retiré. Ce sont peut-être, disons des coïncidences à peu près impossibles. Je m'en tiens là. Mais c'est ce qui se produit.

**M. Forrestall:** Monsieur Nordal, alors, nonobstant le fait que vous ayez une infusion de capitaux américains empruntés dans votre compagnie, vous avez toujours le contrôle de votre compagnie? Vous n'avez pas perdu le contrôle à la suite de ces emprunts? L'emprunt ne comportait rien au sujet du contrôle de votre compagnie?

**M. Nordal:** Nous pourrions perdre le contrôle.

**M. Forrestall:** Mais seulement si votre administration était défectueuse?

**M. Nordal:** Oui. Ce n'est qu'en raison d'une administration défectueuse, que nous pourrions perdre ce contrôle.

**M. Forrestall:** Il n'y avait pas d'abandon de contrôle réel dans votre arrangement contractuel? Je regrette, monsieur Nordal, et je dois m'excuser, ce n'est pas vraiment la notre objectif que de fouiller votre situation financière. C'est l'autre aspect qui me préoccupait, mais je voudrais seulement m'assurer qu'il n'y a pas eu de dispositions contractuelles qui vous aient invité à céder...

## [Text]

**Mr. Nordal:** No.

**Mr. Forrestall:** ...the substantive degree of control of your company in return for capital borrowing considerations?

**Mr. Nordal:** No, they lent us the money to buy equipment. We pay 9 per cent on one contract...

**Mr. Forrestall:** Oh well, that is fine.

**Mr. Nordal:** ...and on the other contract we pay 9½ per cent in U.S. funds; it is a U.S. contract. There are no personal guarantees associated with it, and the payment programs are over 36 months. They are chattel mortgages and they are very clear cut. We have found them wonderful people to do business with.

**Mr. Forrestall:** There are no preferred or common shares involved in the...

**Mr. Nordal:** They have never even mentioned it.

**Mr. Forrestall:** It seems to me from the discussions we have had the last two days that we have seen what I can only conclude to be a tremendous improvement in service here over the last 10 years. I compliment you and the infusion of your own energy and ability in having achieved that and I wish you luck...

**Mr. Nordal:** Thank you very much.

**Mr. Forrestall:** ...in serving the Canadian people. Thank you, sir.

**The Chairman:** Gentlemen, I wonder if you would allow me at this time to give you an idea of the agenda for this afternoon. We will come back to questions later. I would like to remind you all, when we go back to the hotel this afternoon, to get your luggage ready and leave it in your room. Somebody will look after it. Leave it near the door; we will have somebody pick it up.

I would also like to have every one check out at the hotel.

**Mr. Skoreyko:** At what time do we check out?

**The Chairman:** We will have a bus leaving the hotel at 1.45 p.m. this afternoon to go to Roberts Bank. It is all arranged; they are waiting for us down there.

For those who will not be joining us this afternoon, you will have to be at the airport at 4.35 p.m. The plane will leave at 5.30 p.m., but you have to get there an hour ahead of time to check your luggage.

## [Interpretation]

**M. Nordal:** Non.

**M. Forrestall:** ...une bonne partie du contrôle de votre compagnie en raison de votre emprunt de capital?

**M. Nordal:** Non. Ils nous ont prêté l'argent pour acheter de l'équipement. Nous payons pour un contrat 9 p. 100.

**M. Forrestall:** C'est bien, alors.

**M. Nordal:** Pour l'autre contrat, nous payons 9½ p. 100, en fonds américains; c'est un contrat américain. Il n'y a pas de garanties personnelles qui y soient rattachées, et les remboursements sont échelonnés sur 36 mois. Il s'agit d'hypothèques sur biens meubles, et tout est très clair. Ce sont des gens remarquables en affaires.

**M. Forrestall:** Il n'y a pas d'actions préférionales impliquées dans le...

**M. Nordal:** Ils n'en ont jamais parlé.

**M. Forrestall:** Il me semble qu'à la suite des discussions que nous avons eues, au cours des deux derniers jours, nous avons constaté une très grande amélioration des services ici au cours des dix dernières années, et je vous félicite de cette énergie que vous avez déployée, de votre habileté, et je vous souhaite bonne chance...

**M. Nordal:** Merci beaucoup.

**M. Forrestall:** ...au service du peuple Canadien. Merci, monsieur.

**Le président:** Messieurs, est-ce que vous me permettriez maintenant, de vous donner une idée de l'ordre du jour pour cet après-midi?

Nous reviendrons à la période des questions après. Je voudrais vous rappeler à tous que lorsque nous rentrerons à l'hôtel, cet après-midi, il faudra faire vos valises, les laisser dans votre chambre, on viendra les prendre.

Je voudrais aussi que chacun d'entre vous donne congé à l'hôtel.

**Mr. Skoreyko:** A quel moment?

**Le président:** Nous avons un autobus partant de l'hôtel à 13.45 pour aller à Roberts Bank cet après-midi. Tout est arrangé, on nous attend là-bas. Pour ceux qui ne veulent pas se joindre à nous cet après-midi, ils devront être à l'aéroport à 4h.35. L'avion quitte à 5:30, mais il faut arriver 1 heure à l'avance, pour l'enregistrement des bagages.

## [Texte]

We contacted the Airport Manager this morning, and he is waiting for us between 3:45 p.m. to 4:00 p.m. He will have room for the members and he is prepared to answer some of your questions. Is it agreed?

**Mr. Skoreyko:** Mr. Chairman, I will be using that delightful bus service from the hotel to the airport at 4:30 p.m. I will not be going to the...

**The Chairman:** There will not be a bus at 4:30 p.m. The bus will stay with us this afternoon.

**Mr. Skoreyko:** I said that delightful bus service, not the one you are using.

**The Chairman:** All right.

**Mr. Forrestall:** I wonder, Mr. Chairman, in connection with that, because it would be of interest to me and perhaps other members, if the Airport Manager could be asked to have available deplaning and emplaning statistics from all the companies that are there so that we could have some indication of the nature and patterns of the traffic, particularly in light of the serious charges about desperate and terrible ground methods.

**The Chairman:** I can assure you that if the airport manager had some of his staff with him he would be prepared to answer some of your questions.

Mr. Portelance is next.

**Mr. Portelance:** Mr. Nordal, you mentioned earlier today that you had 14 units serving the airport and 220 employees. Are you including the taxi-cabs?

**Mr. Nordal:** No. Perhaps I should explain my business interest. Our parent company is C and C Transportation Company which operates three operating bus, truck and taxi businesses. In Victoria we operate three trucks and some 22 to 25 cabs. At one time we did operate buses there but we no longer do. In Vancouver we have a company called Trailways, the legal name is Vancouver Seattle Bus Lines, which operates a fleet of chartered buses from Vancouver and Seattle all over North America—and we have our Vancouver Airline Limousines. Depending on the time of year, there will be as high as 220 and maybe as low as 190. As a rough estimate I think Vancouver Airline Limousines employs about 70 people.

## [Interprétation]

Nous avons pris contact avec le gérant de l'aéroport ce matin et il nous attend entre 3:45 et 4:00. Il mettra une salle à notre disposition et il est prêt à répondre à certaines de vos questions. Cela vous convient?

**M. Skoreyko:** Monsieur le président j'utiliserais cet agréable service d'autobus de l'hôtel à l'aéroport à 4:30. Je n'irai pas au...

**Le président:** Il n'y aura pas d'autobus à 4:30. L'autobus restera avec nous cet après-midi.

**M. Skoreyko:** Je ne parle pas de votre service d'autobus, je parle de cet agréable service d'autobus.

**Le président:** Très bien.

**M. Forrestall:** A cet égard, vu que je m'y intéresserai et peut-être de même d'autres membres du Comité, est-ce qu'on ne pourrait pas demander au directeur de l'aéroport de mettre à notre disposition la statistique des arrivées et des départs de toutes les compagnies qu'il y a là afin que nous ayons une idée du trafic, de ses caractéristiques, vu surtout les accusations graves qui ont été portées au sujet de l'organisation au sol, désespérante et inquiétante.

**Le président:** Je suis sûr que si le directeur de l'aéroport était accompagné de certains membres de son personnel, il pourrait répondre à vos questions.

Monsieur Portelance, vous avez la parole.

**M. Portelance:** Monsieur Nordal, vous avez mentionné plus tôt aujourd'hui que vous aviez 14 unités qui desservait l'aéroport et 220 employés. Les taxis sont-ils compris dans ce nombre?

**M. Nordal:** Non. Je devrais peut-être vous expliquer mes intérêts commerciaux. Notre société mère a pour nom C and C Transportation Company qui assure trois services d'autobus, de camions, et de flottes de taxis. A Victoria, nous possédons 3 camions et 22 à 25 taxis. A un moment donné, nous y avions des autobus mais nous n'en avons plus. A Vancouver, nous avons une compagnie qui s'appelle Trailways dont la raison sociale est Vancouver Seattle Bus Lines et qui assure une flotte d'autobus nolisés de Vancouver et de Seattle partout en Amérique du Nord. Nous avons aussi la Vancouver Airlines Limousines. En tout, nous en avons, selon le moment de l'année, jusqu'à 220 et peut-être un minimum de 190 employés. Je dirai que la Vancouver Airlines Limousines emploie environ 70 personnes.

[Text]

**Mr. Portelance:** Seventy people for 14 units. You also mentioned that you are transporting about 20 per cent of all passengers coming into the airport. We also heard that MacLure's taxi-cabs is doing 20 per cent of the business.

[Interpretation]

**M. Portelance:** 70 personnes pour 14 unités? Vous avez aussi mentionné que vous assurez le transport d'environ 20 p. 100 des voyageurs qui arrivent à l'aéroport. Nous avons aussi entendu dire que la compagnie de taxi MacClure assurait le service à 20 p. 100 de la clientèle.

**M. Nordal:** Non.

**Mr. Portelance:** Or are you including the two in that total.

**M. Portelance:** Comprenez-vous les deux chiffres dans ce total?

**M. Nordal:** Tous les deux.

**Mr. Portelance:** What is your part of that 20 per cent; for buses only.

**M. Portelance:** Quelle serait votre part de ce 20 p. 100 en regard des autobus seulement?

**M. Nordal:** 10 p. 100. La moitié.

**Mr. Nordal:** It is 10 per cent.

**M. Portelance:** Les taxis 10 p. 100 et vous 10 également.

**Mr. Portelance:** The cabs would do 10 per cent and you would do 10 per cent.

**M. Nordal:** En été, nous avons peut-être une plus grande proportion du trafic et en hiver, nous en avons moins. Le pourcentage varie entre l'été et l'hiver. Comme exemple, pendant le meilleur mois l'année dernière, nous avons transporté environ 33,000 voyageurs alors qu'au cours du mois le plus faible, nous en avons transporté un peu moins que 18,000. Et alors voilà la grande variation.

**Mr. Portelance:** Again, do these figures include what is being carried by cabs, or just by buses.

**M. Portelance:** Encore une fois ces chiffres comprennent ceux qui sont transportés par taxi ou seulement par autobus?

**Mr. Nordal:** No, 10 per cent of the total traffic is carried on buses and 10 per cent by taxis. The taxi is very hard really to pin down because it is difficult to count the number of passengers in a cab that is going a distance from the airport.

**M. Nordal:** Non. 10 p. 100 de ce trafic total se fait par autobus et 10 p. 100 par taxi. Il est très difficile de déterminer précisément le nombre par taxi car on ne peut compter le nombre de voyageurs dans les taxis qui quittent l'aéroport.

**Mr. Portelance:** Also you have one limousine, a Cadillac, serving the airport?

**M. Portelance:** Aussi vous avez une limousine, c'est-à-dire une Cadillac pour desservir l'aéroport?

**Mr. Nordal:** That is right.

**M. Nordal:** C'est exact.

**Mr. Portelance:** And that is enough.

**M. Portelance:** Et c'est suffisant.

**Mr. Nordal:** It is enough because that is all the demand we have. For example, in the month of February the Cadillac we own and operate took in \$285 that could be attributed to the airport. You might consider our Cadillac limousine charges high, but they are a minimum of \$25 or \$10 an hour, whichever is the greater. The Cadillac limousine is not designed for mass transportation; it is a VIP unit and should be used that way.

**M. Nordal:** C'est suffisant pour satisfaire la demande que nous avons. Par exemple, au mois de février, je crois que la Cadillac que nous possédons et exploitons a eu une contribution de \$285 pour l'aéroport alors que les frais pour la Cadillac sont peut-être élevés mais la charge minimum pour une heure est de \$25 ou \$10 selon le cas. La limousine Cadillac n'est pas destinée au transport en groupe. C'est uniquement pour les personnes importantes et devrait être employée de cette façon.

## [Texte]

**Mr. Portelance:** Do you operate your bus service in Richmond too, or do you just go from the airport to Vancouver.

**Mr. Nordal:** Our first regular stop coming into town is 41st and Granville, which is about one third of the way. The only possible stop that we could have at Richmond would be the Skyline Airport Hotel. We did stop there at one time but it was very impractical. There is no curb there and no place to pull the bus off the highway. It was a bad situation and only a matter of time until somebody getting off there would have been killed. So we stopped it. We had to charge the people then 75 cents from the airport to the Skyline and I believe the cab fare in those days was about \$1.10. So from the economic end of it, it was better for the passengers to take a cab.

**Mr. Portelance:** Are you allowed to pick up passengers at different hotels in Vancouver?

**Mr. Nordal:** I will qualify that. It is not a matter of the hotel allowing me to pick up their passengers, it is a matter of the hotel being fortunate that I am willing to come to their place of business and take care of their passengers. I had a hotel ask me to give them a rake-off and I told them to get lost—because this is not right. They are in the hotel business, not in the bus business. This business of paying hotels off and concessions for buses and taxis is all wrong. As you probably are aware, we do not do it here in Vancouver. We do provide direct service without any prior arrangements. From our terminal we go to the Vancouver Hotel, then to the Georgia Hotel which also services the Devonshire next door, then we go up Howe Street and by prior arrangement will stop at the Doric-Howe and the Grosvenor Hotel. If we have 15 minutes notice prior to our limousine's departing the terminal we pick up passengers at the Bayshore Inn, the Georgian Towers and the Blue Horizon.

**Mr. Portelance:** But you do not have to rent any space in the hotel and no dispatcher is needed for that type of business.

**Mr. Nordal:** The Vancouver Hotel took it away just a few months ago, but at one time it had a very nice little airline passenger waiting room with chesterfields and people could sit down and wait for the airport bus. But they since have taken that out and put in a store. But the hotels are very good to us;

## [Interprétation]

**M. Portelance:** Est-ce que vous exploitez votre service d'autobus à Richmond aussi ou vous ne faites que le parcours de l'aéroport à Vancouver?

**M. Nordal:** Non, notre premier arrêt régulier se trouve au coin de la 41<sup>e</sup> et Granville en venant vers la ville, ce qui serait peut-être le tiers de la distance. Le seul arrêt possible que nous pourrions avoir à Richmond serait l'hôtel Skyline Airport. Nous arrêtons là à un moment donné mais c'était peu pratique. Il n'y avait pas d'endroit où stationner l'autobus à part la grande route. La situation était pénible, et le moment serait venu où nous aurions tué quelqu'un en le laissant descendre. Alors nous l'avons arrêté et nous devions charger 75 cents pour les transporter jusqu'à l'hôtel Skyline alors que le tarif par taxi était de \$1.10 environ. Alors du point de vue économique, il était préférable que les voyageurs prennent le taxi.

**M. Portelance:** Est-ce que vous pouvez ramasser des voyageurs aux différents hôtels de Vancouver?

**M. Nordal:** Expliquons un peu. Ce n'est pas une question que l'hôtel peut permettre d'aller chercher leurs voyageurs. L'hôtel est privilégié que je sois disposé à me rendre chez eux pour y desservir leur clientèle. Un hôtel m'a déjà demandé de leur donner une partie des profits et je les ai envoyés promener, car ce n'est pas juste. Ils pratiquent le commerce de l'hôtellerie et non l'industrie des autobus. Cette question de payer les hôtels et de payer une concession pour les autobus et les taxis est vraiment mauvaise. Ici à Vancouver, comme vous le savez probablement, nous ne le faisons pas. Nous assurons un service direct sans disposition antérieure. De notre terminus nous allons à l'hôtel Vancouver et à l'hôtel Georgia qui dessert aussi le Devonshire à proximité. Nous prenons la rue Howe et à la suite d'arrangements spéciaux, nous arrêterons à Doric-Howe et à l'hôtel Grosvenor aussi. Avant que la limousine quitte l'aérogare, si nous avons un préavis de 15 minutes, nous irons chercher les voyageurs au Baysshore Inn, au Georgian Towers et au Blue Horizon.

**M. Portelance:** Mais vous n'avez pas besoin de dispatcher ni de louer un espace à l'hôtel pour ce genre d'affaire.

**M. Nordal:** L'hôtel Vancouver nous l'a retiré il y a quelques mois, mais, à un moment donné, l'hôtel Vancouver avait une antichambre pour les voyageurs par avion. Les gens pouvaient attendre assez confortablement en attendant l'autobus. Depuis ce temps-là, ils nous l'ont enlevé pour y établir

## [Text]

they announce our limousines in their Lobby and the porters assist our passengers. We give then a good service and they help us out with it.

**Mr. Portelance:** Does the fact you are doing that result in complaints from the taxi business in Vancouver similar to what we receive in Montreal? The same thing is done by Murray Hill but taxi-cab owners are complaining that they should take people from the hotel to the Murray Hill depot downtown and then from there to the airport. However, they are doing that, which does create certain problems.

**Mr. Nordal:** In Vancouver our various companies have a good business relationship with the various taxi companies there—Mr. Brown's company, Coral Cabs in Richmond and others. Suppose you and your wife got into a cab in the west end of Vancouver and asked to be taken to the Airline Limousine terminal. Any sort of cab driver at all would say that for a couple of bucks entra he would take you all the way to the airport. They do that here in Vancouver as much as they do elsewhere. But we do not have taxi drivers out in front of our place of business rioting, if this is what you are looking for, and I cannot imagine it happening. The taxi owners and employees here in Vancouver have a good standard of living. They are getting a decent wage, they do not have to work 80 hours a week to earn it, and they have good job security if they want it. I think Tommy told me that in his company there was a turnover of about 15 employees a week, but with 300 employees that is not really a big turnover.

I think if you compared that with a Montreal cab business you would find that they are there for maybe one or two shifts. I feel that the problem in these cities having riots is caused partially by the Department of Transport establishing a ruse whereby these franchise holders can establish special status taxis—and the municipalities have compounded the problem by being greedy. After all, if they have 5,000 cabs and can get \$100 out of every one a year in licence fees, that is a pretty good business—because they only hire one \$5,000 a year clerk to collect the money. So the more they license the more money they get.

I would say that if cities like Montreal and Toronto would cut down the number of cabs

## [Interpretation]

un magasin. Les hôtels sont très avenants envers nous. Ils annoncent l'arrivée de nos autobus et ils aident nos voyageurs. Nous leur rendons un excellent service et ils nous aident.

**M. Portelance:** Vous n'avez pas de plainte de la part de l'industrie du taxi à Vancouver étant donné que vous agissez ainsi. Comme nous avons le même processus à Montréal, la même chose se fait par la Murray Hill mais les taxis se plaignent qu'ils devraient prendre des gens de l'hôtel, qu'ils devraient être capables de les rendre jusqu'au terminus de Murray Hill en ville et de là à l'aéroport. Mais ceci cause des problèmes.

**M. Nordal:** Je dirais qu'à Vancouver les rapports entre les diverses compagnies de taxi, la compagnie de M. Brown la Coral Cabs de Richmond et nos diverses compagnies sont vraiment bons. Si vous prenez un taxi à Vancouver, mettons que vous demeurez dans la partie ouest, vous et votre femme et que vous dites «conduisez moi au terminus de limousine de l'aéroport», s'il est un bon chauffeur de taxi, il dirait, «alors pour une couple de dollars de plus, j'irai vous reconduire à l'aéroport». Ils le font ici à Vancouver autant qu'ailleurs. Mais nous n'avons pas les taxis qui sont de l'extérieur de notre terminus, provoquant l'émeute, si c'est cela que vous cherchez. Je ne pourrai justement pas m'imaginer une émeute de ce genre. Les propriétaires de taxis et les employés, ici à Vancouver, gagnent suffisamment pour bien vivre. Ils ont un salaire suffisant, ils n'ont pas besoin de travailler 80 heures par semaine pour gagner ce salaire et ils ont une bonne sécurité d'emploi s'ils le veulent. Tommy m'a dit que dans sa compagnie, il y avait un roulement d'environ 15 employés par semaine, mais parmi 300 employés, ce n'est vraiment pas considérable.

Si vous voulez comparer ce roulement à l'industrie du taxi à Montréal, vous verrez qu'ils y sont peut-être pour un quart ou deux. J'estime que le problème dans ces villes où vous avez ces émeutes est causé partiellement par le ministère des Transports, en établissant des routes où ces détenteurs de permis peuvent avoir des taxis spéciaux si vous le voulez. Les municipalités ont compliqué la question encore plus en étant cupides. Après tout, nous avons 5,000 taxis, et si nous pouvons retirer \$100 de chacun en droit de licence par année, c'est une excellente affaire car on engage peut-être qu'un seul commis à \$5,000 par année pour recueillir cet argent et alors plus on donnera de licences, plus d'argent on en retirera.

Je dirais que dans des villes, comme Montréal et Toronto, si l'on voulait réduire le

## [Texte]

they have to a relationship, let us say, of one to 1,600 or one to 2,000 they would not have these problems today. I understand from talking to the drivers—mainly the drivers, not so much the owners—that these guys are just not making a livelihood. If these companies in Toronto and Montreal want to be in the taxi business they should go out and purchase taxicabs like we did in Vancouver. We did not try to use any ruse or any deal to get licences for nothing. We did not ask the Municipality of Richmond to print taxi licences for us. We went out and paid good, hard, cold cash and we bought somebody's cab together with their licence and their business. I do not think that is too much to ask other people to do.

**Mr. Portelance:** But you then have a guarantee, once you bought those licences, that the municipality will not issue any more.

**Mr. Nordal:** I would say that the cities of Vancouver and Richmond have no problems with the taxi industry. The people are getting a good standard of taxi service and the taxi drivers and the owners are happy, so why issue more licences? Regardless of the regulation, there is no need for it. For example, in the bus business there is no exclusive franchise as to the number of chartered bus companies. There is no regulation which stipulates the number there can be.

However, the Public Utilities Commission does not license everybody that comes in the door. If they feel there is enough service in a particular area they will not license any additional carriers. The Public Utilities Commission under our Motor Carrier Act on scheduled runs such as to the airport, to Squamish, to Seattle, to Hope or to wherever it happens to be issues perpetual licences, they do not come up for revision or renewal. They are there for as long as the road is there.

**Mr. Portelance:** I have one last question. We heard in Toronto that like yourselves some of the air lines were asking the air line companies to let them know the type of transportation they will need when they arrive at the airport. Would that be any help to you?

**Mr. Nordal:** I think that would be just wonderful.

**Mr. Portelance:** Did you ever ask any air lines to co-operate in that way?

## [Interprétation]

nombre de taxis, et les placer dans un rapport de, 1 à 1,600 ou 1 à 2,000 personnes, vous n'auriez pas ces problèmes aujourd'hui.

D'après ce que j'ai pu comprendre, en parlant aux chauffeurs, principalement les chauffeurs qui ne sont pas propriétaires, ces gens ne gagnent vraiment pas leur vie. Ces compagnies de Toronto et Montréal, si elles veulent être dans l'industrie du taxi, devraient acheter les taxis, comme nous l'avons fait, à Vancouver. Nous n'avons pas essayé de contourner les questions, ou d'obtenir des licences sans aucune raison. Nous n'avons pas demandé à la municipalité de Richmond d'imprimer des licences de taxis, pour nous. Nous avons acheté avec de l'argent comptant des taxis ainsi que leur licence et leur commerce. Et ce n'est pas trop exiger d'autres personnes, à mon sens.

**M. Portelance:** Mais ensuite, vous avez la garantie que la municipalité n'émettra plus de permis, une fois que vous avez acheté les permis.

**M. Nordal:** Je dirais que les villes de Vancouver, et de Richmond n'ont pas de problèmes avec l'industrie du taxi. Les gens obtiennent un bon service de taxis et les chauffeurs sont contents de même que les propriétaires, et alors pourquoi émettre plus de permis? Peu importe les règlements, on n'en a pas besoin. Comme exemple, dans l'industrie de l'autobus, il n'y a pas de franchise exclusive quant au nombre de compagnies d'autobus nolisés. Il n'y a aucun règlement qui précise le nombre qu'on puisse avoir.

Mais la Commission des services publics ne donne pas un permis à tous ceux qui entrent par la porte. Si l'on estime que le service est suffisant dans un secteur, ou dans une région donnée, on ne donne plus de permis à aucun transporteur. La Commission des services publics en vertu de notre Loi, sur les véhicules motorisés, pour des horaires fixes, à l'aéroport, à Squamish, à Seattle, à Hope ou ailleurs, émet des permis à perpétuité, qui ne sont jamais renouvelés. Ils sont en vigueur aussi longtemps que la route existe.

**M. Portelance:** Une dernière question. A Toronto, on nous a dit que certains services de transports aériens comme vous demandent aux lignes aériennes de leur indiquer quel genre de transport le voyageur désirerait, à son arrivée à l'aéroport. Est-ce que cela vous aiderait?

**M. Nordal:** Ce serait merveilleux.

**M. Portelance:** Avez-vous déjà demandé la coopération des lignes aériennes à cet effet?

## [Text]

**Mr. Nordal:** Yes, we did, and we have different arrangements with the different carriers at the airport. Air Canada allows us to use their load computer and our despatcher is familiar with filling out the cards and he takes load counts and finds out how many passengers are coming in. The other air lines will telephone us and give us their passenger counts. So, we can gauge our business accordingly. I think it is unreasonable for the air lines to come to us and say that they need six cabs on flight so-and-so and 22 people want to go on the bus. It is impractical because anybody that flies a lot knows that these people do not have the time to do this. What happens is that the people get on the airplane and the stewardess goes up and down the airplane and finds out what the deal is. What will happen is that some dear old lady is going to change her mind and say, "Wait, I want a cab now, not a bus" or "I want a bus instead of a cab". It just will not work and I think it is unreasonable for the ground transportation operators to ask the air lines to do this. I do not think, considering the future traffic we are going to be faced with, that it is really going to help. I think it would help if the air lines would co-operate more amongst themselves and with the ground transportation operators in trying to get their traffic in a better situation for ground transportation. For example, last summer between 9 and 9.45 at night about 12 flights were coming in and yet I think from 6 o'clock until 8.30 p.m. there was not one arrival. If we could have had a few arrivals at 7, 7.30 and 8 o'clock it would have been a big help to us. This is where co-operation is badly needed.

## [Interpretation]

**M. Nordal:** Oui, nous l'avons fait, et nous avons des dispositions différentes, avec les différents transporteurs à l'aéroport. Air Canada permet de nous servir de leur ordinateur de chargement et notre dispatcher en connaît la routine. Il sait combien de voyageurs arrivent. Les autres services de transports aériens nous téléphonent pour nous dire le nombre de voyageurs qui arrivent, pour que nous puissions prévoir un peu. Mais je trouve qu'il est déraisonnable tout de même de croire que, pour une telle envolée, nous avons besoin de 6 taxis, pour une certaine envolée, alors que 22 personnes désirent se servir de l'autobus. Tous ceux qui voyagent beaucoup savent que ces personnes n'ont pas le temps de le faire, et alors, qu'est-ce qui arriverait? L'hôtesse de l'air s'informera dans l'avion de la situation. Tout ce qui arrivera, c'est que quelqu'un va changer d'idée, tout simplement. Une bonne vieille femme changera d'idée. Elle voudra prendre un taxi plutôt que l'autobus, ou l'autobus plutôt que le taxi. C'est déraisonnable pour l'exploitant du transport au sol de demander aux lignes aériennes d'agir ainsi. Je ne crois pas que, vu le trafic auquel nous ferons face à l'avenir, cela aide beaucoup. Ce serait une aide précieuse, à mon sens, si les lignes aériennes voulaient collaborer plus entre elles, et avec l'exploitant du transport au sol, pour essayer de permettre que le trafic soit dans une meilleure situation, au point de vue du transport au sol.

Par exemple, l'été dernier, entre 9 heures et 9 heures 45 du soir, nous avions environ 12 envolées qui arrivaient, et de 6 heures à 8 heures 30, il n'y avait pas un seul avion qui est arrivé. Si l'on avait pu assurer certaines envolées à 7 heures, 7 heures 30 et 8 heures, cela nous aurait beaucoup aidés. C'est là qu'on a besoin de collaboration.

**Mr. Portelance:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Peddle.

**Mr. Peddle:** Thank you, Mr. Chairman. I do not know if I am out of order but I cannot avoid making the comment that I am completely amazed at seeing a vacant press table when we are discussing a matter of such extreme importance to the public in this great City of Vancouver. I want to go on record as expressing my amazement at this. I know the newspapers are on strike, but it almost appears as if the other media have stayed away in sympathy.

Mr. Chairman, Mr. Nordal opened his remarks by saying that he has no problems with the public, although he has problems with the Department of Transport. It might

**M. Portelance:** Merci.

**Le président:** Monsieur Peddle.

**M. Peddle:** Merci, monsieur le président. Je ne sais pas si je suis pertinent, mais je ne puis m'empêcher de faire ce commentaire. Je suis tout à fait stupéfait du manque de journalistes, alors que l'on discute d'une chose de si grande importance pour le public voyageur, dans cette belle ville de Vancouver. Je veux simplement exprimer ma surprise. Je sais que les journaux sont en grève; mais il me semble que les autres moyens de communication semblent faire une grève de sympathie. De toute façon, monsieur le président, M. Nordal a commencé par dire qu'il n'avait pas de problèmes avec le public, mais qu'il avait des problèmes avec le ministère des Transports.

## [Texte]

be some consolation to you to know, Mr. Nordal, that we have problems with both. This interests me. If the 5 per cent levy were discontinued do you think it might lean towards a reduction in rates? I am referring to this \$50,000 or \$60,000 a year that you mentioned.

**Mr. Nordal:** No, I think my partner, Mr. Montgomery, and I would like to be able to use this money to improve our service, because it can be improved. Our service is not the best and it is not the worst—we think it is the best—but if we made a bit more money we could use it to improve our service, have better equipment and better uniforms, perhaps a better despatch system and more communications. That is where that money should go, not into our pockets.

**Mr. Peddle:** By simple arithmetic that \$50,000 or \$60,000 suggests your gross is a million plus per year.

**Mr. Nordal:** I know what our gross is but I do not know the exact figure. It is around \$1.2 million.

**Mr. Peddle:** I would like to correct one thing here. I think you suggested that the licences of radio stations, and so on, are not reviewed. They are.

**Mr. Nordal:** Yes.

**Mr. Peddle:** That is only a passing thing. It does not really mean anything. You said you had requested the privilege of having the departures of your buses announced and you also mentioned the matter of posting advertising. It is interesting to note that before we left Ottawa we were provided with copies of the licences for Calgary, Edmonton, Winnipeg and also Vancouver. Each one of those licences are so different. For instance, in one—I do not know which one exactly—of those licences it is stipulated that the licence holder may install advertising just by way of consultation with the airport manager. I notice that in your case you have to go through the routine of applying to the Minister. That is one simple difference. There is a big difference in those licences, which is something you pointed out. I have not gone through these closely, but for the life of me I cannot figure out what basis is used, Mr. Chairman, for issuing these things. I do not know if it depends on what side of the bed the Minister gets up on or not. For instance, in Calgary they occupy 60 square feet and

## [Interprétation]

Ce sera peut-être un peu consolant pour vous de savoir, monsieur Nordal, que nous en avons réglé deux. Ceci m'intéresse. Si la cotisation de 5 p. 100 devait être discontinuée, croyez-vous que ceci réduirait les taux? Je me réfère au \$50,000 ou \$60,000 par année que vous avez mentionné.

**M. Nordal:** Non, mon associé M. Montgomerie et moi-même aimerais pouvoir nous servir de cet argent pour améliorer notre service, car le service peut être amélioré. Notre service n'est pas le meilleur au monde. Il n'est pas le pire non plus. Nous croyons qu'il est le meilleur, mais pour pouvoir faire un peu plus d'argent, et pour améliorer le service, nous pourrions avoir un meilleur matériel, des meilleurs uniformes, peut-être un meilleur service de répartition et plus de services de communication. C'est là qu'on devrait placer l'argent, et non pas en banque tout simplement.

**M. Peddle:** Alors, disons, que \$50,000 ou \$60,000, du point de vue mathématique, cela veut dire que vos revenus bruts sont de \$1 million par année?

**M. Nordal:** Je sais ce que sont nos revenus bruts. Cependant, j'ignore les chiffres exacts. Ce serait environ \$1.2 million.

**M. Peddle:** Il y a une chose que je voudrais corriger. Je crois que vous avez dit qu'on ne révise pas les licences des stations radiophoniques. Elles sont revisées effectivement.

**M. Nordal:** En effet.

**M. Peddle:** Vous avez dit que vous aviez demandé le privilège d'avoir l'annonce du départ de vos autobus, et aussi la question des affiches et des annonces. Il est intéressant de savoir qu'avant de quitter Ottawa, on nous a donné un exemplaire du contrat de Calgary, Edmonton, Winnipeg et Vancouver. Chacun est tellement différent. Dans l'un, par exemple, je ne me souviens plus duquel exactement mais dans l'un de ces contrats, il est précisé que le détenteur du permis ou du contrat peut installer ladite annonce en consultant le directeur de l'aéroport. Tandis que dans le vôtre, je constate que vous devez demander la permission au ministre. Voilà une différence très simple. Il y a une grande différence dans ces permis, une des choses que vous avez signalée vous-même. Je ne les ai pas parcourus en détail, mais honnêtement je ne sais pas quelle est la base, monsieur le président, pour l'émission de ces permis. Je ne sais pas si cela dépend du côté du lit où se lève le ministre, ou quoi. Mais, par exemple, à Calgary, ils ont 60 pieds carrés et ils paient \$270 par année et 7 p. 100 en plus. Alors qu'à

## [Text]

they pay \$270 a year and they pay 7 per cent. In Vancouver they occupy 245 square feet and they pay \$204 a month. I think we have one here for Winnipeg and the rate is 10 per cent or \$6,000, whichever is the greater. We have another one that is a seven-year contract and the fee is specified in thousands of dollars. It goes from \$15,000 to \$22,000.

• 1150

I would just like to suggest, Mr. Chairman, that when we return to Ottawa, we try to get the Minister or one of his officials to appear before the Committee and give us the basis for these things. Surely they do not just pull those figures out of the air. It might be worth while if we try to find out what the bases for those licences are.

Mr. Nordal mentioned perpetual licence. I do not think he honestly thinks that is possible. In all this type of thing—government services—we are dealing with the people, and I think the people insist that there be periodic reviews. Members of Parliament would like to have perpetual seats—some of them—but you know...

**Mr. Dowding:** Mr. Chairman, may I interrupt to point something out to the hon. member on that point because we are going to get away from it again, I am sure.

Under our public utilities system here, if somebody wants a bus line from Prince George to Prince Rupert, and the previous bus line has gone broke and no service exists, he makes application to the Motor Carriers Branch of the Public Utilities Commission and there is a hearing. Those who are interested in that hearing appear before the Commission and submit their proposals to run that bus service. They detail the equipment they have, what service they would provide and how much they would charge. At that hearing, it is determined who shall get what amounts to a franchise between Prince George and Prince Rupert. Whoever gets the franchise carries it on under public inspection, public control, submitting all their detail yearly to the Commission, subject to all the rules that are provided for each bus line in this province.

It is not a question under the Public Utilities Act of renewing a licence or reviewing a licence except for cause. This benefits the public and stops the kind of warfare that has developed in other areas. We do not have that warfare in a sense, except that the hearings

## [Interpretation]

Vancouver, le contrat précise 245 pieds carrés d'espace, et un versement de \$204 par mois. Nous avons ici je crois celui de Winnipeg, où le taux est de 10 p. 100, ou \$6,000 selon la somme la plus considérable. Nous en avons un autre qui est un contrat de 7 ans, et on précise le droit en milliers de dollars soit de \$15,000 à \$22,000.

Je voudrais simplement dire, monsieur le président, qu'à notre retour à Ottawa, nous devrions essayer de faire venir le ministre ou l'un de ses fonctionnaires devant le comité pour nous donner le raisonnement qui prévaut à cet égard. On ne tient pas ces chiffres de l'air tout simplement. Mais je crois qu'il en vaudrait la peine justement si nous pouvions essayer de déterminer le raisonnement qui prévaut dans le cas de ces permis.

M. Nordal a parlé d'une licence à perpétuité. Je ne crois pas qu'honnêtement ce soit possible. Ce genre de chose, ces services gouvernementaux qui traitent avec le public; je crois que le public exige qu'il y ait une révision périodique. Les députés voudraient avoir un siège en permanence—quelques-uns d'entre eux—mais vous savez...

**Mr. Dowding:** J'aimerais bien signaler quelque chose à l'endroit des députés sur ce point, car nous allons nous en éloigner, j'en suis sûr.

En vertu de notre système des services publics ici, si quelqu'un désire une ligne d'autobus de Prince George à Prince Rupert et que la ligne précédente a échoué et qu'aucun service n'existe, on peut faire la demande à la division des véhicules moteurs de la Commission des services publics. Il y a alors une audience et ceux qui s'intéressent à cette audience comparaissent devant la Commission et présentent leur proposition pour desservir cet endroit. Ils décrivent en détail le matériel qu'ils ont et le service qu'ils donneraient ainsi que les frais qu'ils chargerait. Au cours de l'audience, on détermine qui obtiendra ce qui se limite en une franchise entre Prince George et Prince Rupert. Ils ont la franchise et ensuite, ils sont soumis à un contrôle public, à une inspection publique soumettant tous les détails annuellement à la Commission. Celui-ci est sujet à tous les règlements prévus pour chaque ligne d'autobus dans la province.

Il n'est pas question en vertu de la Loi des services publics de renouveler ou de revoir une licence sauf pour juste cause. Ceci est à l'avantage du public et ceci empêche le genre de lutte qui s'est développée dans d'autres secteurs. Rien ne se produit comme tel en un

## [Texte]

of the Public Utilities Commission are all above the table and fighting does take place to get that particular route. Once the route is established, no one else can compete on that route except by reason of public necessity and convenience. If the bus line goes broke, another hearing takes place and there are bids again to run that service, on the same ground rules.

The important thing about it to me is that, under our system, if a bus line is not doing its job to the public under the terms laid down in the regulations—by statute and by the governance of the whole thing—by the Public Utilities Commission, and for cause their licence will be suspended and there will be further public hearings at which the matter will be ironed out, aired and a decision made.

• 1155

This is the way, I say, government should run. The idea that the Public Utilities Commission as a branch of the provincial government should rent out on a concession basis, on a percentage of what you earn, the highway between Prince George and Prince Rupert, strikes us as ludicrous. After all, the purpose is to serve the public, not to make money for the government. That is how the philosophy is worked out in the public utilities field in British Columbia. All we urge is that you apply the same principles in dealing with what is already a licensed provincial facility to the airport and not consider that you are a robber baron sitting on the Rhine with a chain across the river, saying that we have to pay tribute to you. That is not the purpose of the exercise which is to provide a guaranteed service, one that legally obliges you to be at the airport when the need is here to take people from there.

**Mr. Peddle:** Mr. Chairman, I will ask a question of Mr. Nordal. We understood from our colleague yesterday that there is a sizable investment here. I think the figure quoted was something like \$2 million. If you lost the airport contract, what would happen? Are you solely dependent on that or are you in transportation otherwise? What would the result be? Would it be a disaster?

**Mr. Nordal:** In my case, I cannot see who could avoid going broke very quickly.

## [Interprétation]

sens, sauf aux audiences de la Commission des services publics où tout se passe devant le public et où la lutte se fait pour obtenir la route. Une fois que la route est établie, personne ne peut faire de concurrence sur cette route à moins d'en montrer la nécessité publique. Si la ligne d'autobus fait faillite, on a alors une autre audience et on lance un appel d'offres pour la même route en vertu des mêmes conditions.

La chose la plus importante, à mon sens, c'est qu'en vertu de notre système, si une compagnie d'autobus n'accomplit pas son devoir, envers le public, en fonction des conditions, des lois, par les gouvernements, les conditions énoncées par la Commission des services publics et alors, pour juste cause, la licence sera suspendue et il y aura alors d'autres audiences publiques où le problème sera réglé et une décision sera prise.

C'est ainsi, à mon sens, que les gouvernements devraient opérer. Mais l'idée que la Commission des services publics en tant que division du gouvernement provincial, à savoir qu'elle devrait louer, selon un pourcentage de revenus, l'autoroute entre Prince George et Prince Rupert, nous semble ridicule. Après tout, le but principal est de desservir le public et non pas d'enrichir le gouvernement. C'est la philosophie de la Colombie-Britannique dans le domaine du service public. Nous demandons simplement que les mêmes principes s'appliquent pour ce qui est déjà de l'aménagement détenant un permis du gouvernement provincial et non pas pensant que vous êtes un fief voleur, assis sur la rive du Rhin, avec une chaîne qui traverse le fleuve, en disant non, vous ne passerez pas avant de nous payer le droit voulu. Le seul but est d'assurer à ces gens un service adéquat et de vous en tenir à la responsabilité morale de transporter les gens et d'être là quand le besoin s'en fait sentir.

**Mr. Peddle:** C'est très bien, je vais poser une question à M. Nordal. Nous comprenons, d'après votre collègue hier, qu'il y a un investissement considérable, je crois qu'on a dit environ 2 millions de dollars. Si vous perdiez le contrat de l'aéroport qu'est-ce qui arriverait? Dépendez-vous uniquement de cette compagnie ou avez-vous une autre compagnie de transport ailleurs? Est-ce que ce serait un désastre?

**Mr. Nordal:** Dans mon cas, je ne vois pas du tout comment nous ne pourrions pas faire banqueroute très rapidement.

## [Text]

**Mr. Peddle:** How did you get into this business? This interests me since you have a sizable investment.

**Mr. Nordal:** To start from the beginning, very briefly, I got into the taxi and the bus business in the early part of 1962. I was 19 years old at the time. We operated a small taxi business and the airport bus business in Victoria, and an airport taxi service. In 1963 this particular company was virtually broke. I was making a lot of money in Victoria. I went to the bank and said that I wanted \$200,000, and they asked me to sign on the dotted line. So on I go buying buses and I came over here, and it was not what it was supposed to be.

**Mr. Peddle:** We have a situation now where you say that the IDB and other institutions will not look at you.

**Mr. Nordal:** They want to look back over five years. They asked to see my statement for 1964. They looked at it and there was a \$100,000 loss.

**Mr. Peddle:** Then we have your statement that other people are trying to buy you out. Why in the name of heavens do they want to buy out something that is in such slack shape?

**Mr. Nordal:** Now it is good.

**Mr. Peddle:** It is good now.

**Mr. Nordal:** It is good now. We have the situation cleared and are well on the road to make a decent living, but it was not that way.

The airport has some sort of glamour attached to it, I think that is the best way to put it. It is a prestige thing. It is public, it is open. Everybody that goes out to the airport and sees a bus full, says that Nordal has to be making nothing but money. But the day the bus is empty, they go out there and do not relate the two. But we do a big volume of business—\$600,000 to \$700,000, that is a lot of money.

**Mr. Peddle:** Those are all my questions except just to re-emphasize, Mr. Chairman, that we should look into this business of issuing licences and find out the basis for it. Thank you very much.

**The Chairman:** Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, I just have a few brief questions.

## [Interpretation]

**M. Peddle:** Comment vous êtes-vous lancé dans ce commerce? Cela m'intéresse. C'est un investissement considérable.

**M. Nordal:** Je pourrais peut-être commencer par le début. Je me suis lancé dans l'industrie du taxi et de l'autobus au début de 1962. J'avais 19 ans à ce moment-là. Nous avions une petite compagnie de taxis et le service d'autobus de l'aéroport à Victoria ainsi qu'un service de taxis desservant l'aéroport à cet endroit. En 1963, la compagnie a presque fait faillite, je faisais beaucoup d'argent à Victoria. Je me suis alors adressé à la banque en leur demandant \$200,000 dollars. On m'a demandé de signer mon nom sur la ligne pointillée et alors je suis allé acheter des autobus et je suis venu ici. Toutefois, la situation n'était pas telle qu'on l'avait décrite.

**M. Peddle:** Oui, mais vous avez dit que la Banque d'expansion industrielle et les autres institutions financières n'avaient pas voulu vous entendre.

**M. Nordal:** Ils veulent un état financier de 1964. Ils y ont jeté un coup d'œil et découvert une perte de \$100,000 dollars.

**M. Peddle:** Et alors, nous avons aussi une déclaration que vous avez dite à l'effet que des gens veulent acheter votre commerce. Pourquoi, pour le nom du ciel, voudraient-ils l'acheter si l'affaire n'est pas bonne?

**M. Nordal:** C'est excellent maintenant.

**M. Peddle:** Oui.

**M. Nordal:** En effet. Nous avons clarifié la situation et nous sommes en voie justement d'en arriver à une vie plus rassurante. C'est ainsi que l'on doit le concevoir. C'est un endroit public. Tous ceux qui se rendent à l'aéroport et voient un autobus rempli de passagers, ils se disent que Nordal ne fait que de l'argent, mais lorsque les autobus se sont vidés, par exemple, ils ne font pas le lien entre les deux situations. On se dit que le chiffre d'affaires est de \$600,000 ou \$700,000, c'est beaucoup d'argent.

**M. Peddle:** Ce sont les questions que je voulais poser sauf que je voulais insister de nouveau à savoir que nous devrions peut-être examiner cette question de raisonnement pour le renouvellement des licences.

**Le président:** M. Howe.

**M. Howe:** Je n'ai que quelques brèves questions.

## [Texte]

Mr. Nordal, I was rather interested in the time when you got your first contract. Was this a tendered or a negotiated contract, or did the Department of Transport come to you and see if you would operate this?

**Mr. Nordal:** I can only go by history because I was not involved in the parent company. This company has been in the taxi business since 1890, the horse and buggy days. They got the Department of Transport contract, I think, in 1947. I understand that they sort of had it but it was never there in paper. It was more or less just carried through. I guess the best way to put it is that I do not have anything on the records of our company to show exactly what happened because we purchased the business with the franchise in both instances.

**Mr. Howe:** I see. It is to be renewed at 10-year intervals, I understand. Is there anything in the present contract which says that it shall be retendered or opened for public negotiation after every 10 years? Or is it only that the terms between you and the Department of Transport are to be renegotiated?

**Mr. Nordal:** I envisage that by 1974 or 1975, three to four years before the contract expires, we are going to have to know then exactly what the Department of Transport is going to do, because if we do not know, we will not be able to operate the business or protect ourselves.

As an example, in 1974 or 1975 when our contract has three years to expire, the Department of Transport says they are not going to renew it. All right? I stop buying any equipment and I start selling off and consolidating and just slowly the business will break down, and by the time my contract expires and the new operator comes in there will not be any service, because if I am going to go broke, I am going to go broke on my terms, not your terms. So it is going to have to be renewed. I mean very seriously it is going to have to be, because there is going to be a breakdown of the system if it is not.

You could not put another operator in that airport in a very short period of time. You cannot go out and buy 15 buses and get them in six months.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, I am amazed that this is a contract whereby three years before it is over the contractor can down-grade the service. I would think that there must be a stipulation in the contract...

## [Interprétation]

M. Nordal, j'étais intéressé au moment où vous avez eu votre premier contrat. Est-ce qu'il s'agissait d'un appel d'offre ou d'un contrat négocié ou est-ce que le ministère des Transports s'est adressé à vous pour vous demander si vous étiez consentant à l'opérer?

**M. Nordal:** Je ne connais que l'histoire, car je n'étais pas à l'emploi de notre société mère qui fait du taxi depuis 1890.

Le ministère des Transports leur a adjugé le contrat en 1947. Si j'ai bien compris, le contrat existait mais non pas par écrit et il était renouvelé ainsi. Pour mieux vous faire comprendre disons que je n'ai rien dans les dossiers de notre compagnie qui nous indique exactement ce qui s'est passé, car nous avons acheté le commerce avec la franchise dans les deux cas.

**M. Howe:** Je vois et le contrat doit être renouvelé après 10 ans, si j'ai bien compris... Est-ce qu'il y a quoi que ce soit dans le contrat actuel qui précise qu'on aura un appel d'offre public à la fin des 10 années ou est-ce qu'il doit tout simplement être renégocié entre vous-même et le ministère des Transports?

**M. Nordal:** J'envisage que, d'ici 1974 ou 1975, soit 3 ou 4 ans avant l'expiration du contrat, il nous faudra savoir exactement à ce moment-là ce que le ministère des Transports a l'intention de faire, car si nous ne le savons pas, nous ne pourrons pas justement organiser notre affaire ou nous protéger.

En 1974 ou 1975, 3 ou 4 ans avant l'expiration de notre contrat, si le ministère des Transports nous dit qu'il n'a pas l'intention de le renouveler, je cesse d'acheter tout équipement et je commence à vendre et consolider mes affaires et graduellement le commerce se rétrécira. A la fin du contrat, il n'y aura plus de service car si je dois faire faillite, je vais le faire d'après mes conditions à moi et non pas d'après les vôtres et alors il faudra nécessairement renouveler le contrat car autrement le système va déprimer.

Vous ne pourriez pas demander à un autre exploitant d'aller à l'aéroport d'ici une brève période de temps car il est impossible pour lui d'aller acheter 15 autobus et de les obtenir dans 6 mois.

**M. Howe:** Je suis surpris qu'il s'agisse d'un contrat où 3 ans avant la fin, l'entrepreneur puisse réduire le service. J'oserais croire qu'il y a une condition dans le contrat qui l'empêcherait de le faire.

## [Text]

**Mr. Nordal:** I am not trying to threaten. I am trying to explain the position in which we are put. It is a dilemma. You see, you are the ones who are doing it. We are only the ones who are getting the instructions and selling off the equipment.

**Mr. Howe:** Of course, you have a certain obligation too, Mr. Nordal, because the people of Canada are providing part of the area in which you are doing business.

**Mr. Nordal:** I do not think the people of Canada want to see me go broke.

**Mr. Howe:** No, not necessarily, and I do not think you will go broke, looking at your background of experience.

You intimated in your earlier remarks that you were not too happy about many little details like signs and announcements, and that you had discussions with the airport manager to improve some of these situations. Do you not realize that you have three members of the government, VIP people like Mr. Basford, Mr. Davis and Mr. Laing, all living right in the area? Have you approached them and said you are having trouble here?

**Mr. Nordal:** I want you to understand. There is not enough time available on the PA system at the airport to announce ground transportation. There just is not the time. I am not going to go to a Member of Parliament and complain. He cannot change the fact that there is not enough time. There is so little time available when it is needed that they only announce departures. They do not announce plane arrivals any more.

The sign problem I think can be cured. It is a matter of policy. The policy of the Department of Transport at that airport was that they were going to have these types of signs, this kind of lettering, and very few signs. You will notice that even on the washroom doors it does not say "Men" and "Ladies". They have little pictures. It is really a joke, because if somebody is half blind he ends up in the wrong one.

**Mr. Howe:** At Toronto Airport both the arrivals and departures are announced. I have heard them.

**Mr. Nordal:** At Vancouver Airport they are not.

**The Chairman:** That might be a good question to ask the airport manager this afternoon, Mr. Howe.

## [Interpretation]

**M. Nordal:** Je n'essaie pas d'exprimer une menace, j'essaie d'expliquer la situation dans laquelle nous nous trouvons. C'est un dilemme. C'est vous qui me forcez. Vous donnez des directives ou vous vendez le matériel...

**M. Howe:** Vous avez une certaine obligation vous aussi monsieur Nordal car, après tout, la population canadienne fournit une partie du secteur où vous opérez votre commerce.

**M. Nordal:** Je ne crois pas que la population canadienne veuille me voir faire faillite.

**M. Howe:** Non pas nécessairement; je n'y crois pas non plus, considérant votre expérience.

Vous avez laissé entendre plus tôt au cours de vos observations que vous n'étiez pas trop heureux d'un certain nombre de détails de votre organisation telles les affiches qui annoncent le service et aussi que vous en aviez marre quant à des négociations qui avaient lieu avec le directeur de l'aéroport. Est-ce que vous vous rendez compte qu'il y a trois députés ministériels, M. Basford, M. Davis et M. Laing, trois VIPs, qui habitent la région? Avez-vous communiqué avec eux pour leur dire que vous aviez des difficultés?

**M. Nordal:** Je veux que vous compreniez bien. Il n'y a pas suffisamment de temps de disponible au système d'amplification à l'aéroport pour annoncer notre service de transport. Il n'y a pas de temps. Je ne veux pas aller voir un député pour m'en plaindre; il ne peut pas changer ce facteur à savoir qu'il n'y a pas suffisamment de temps. Il y a si peu de temps en disponibilité lorsqu'on en a besoin que maintenant ils ne font qu'annoncer les départs et non pas du tout les arrivées maintenant.

Pour ce qui est des affiches, je pense que nous pouvons y remédier. Il s'agit simplement d'une question de politique. La politique du ministère des Transports à cet aéroport était à l'effet qu'il y aurait ce genre d'affiches, ce genre de lettrage et très peu d'affiches. Vous pouvez voir que même sur les portes de salles de toilette, on ne dit pas «hommes et femmes»; il y a des idéogrammes. Si quelqu'un est aveugle, il prend la mauvaise porte!

**M. Howe:** A l'aéroport de Toronto, les arrivées et les départs sont annoncés sur le système d'amplification. Je les ai entendus.

**M. Nordal:** Pas à Vancouver, ils ne le sont pas.

**Le président:** Ce serait peut-être une bonne question à poser au directeur de l'aéroport cet après-midi? .

## [Texte]

**Mr. Howe:** That is right. There is one other question. You said that by 1975, if you do not think the contract is going to be renewed, you will have to do something about it because you have all this equipment. Of course by 1978, by the time your contract does run out, I think the whole picture is going to be changed. One of the gentlemen here from the City was speaking about rapid transit and the fact that they may even have by-laws passed whereby the private car will not be able to go into the airport terminal at all. This will change the whole picture in those 10 years, will it not?

**Mr. Nordal:** What I was trying to do was to give an example. It is of primary importance that the limousine operator, if he is going to have his contract cancelled or if he is going to have it renewed, should know well in advance to give him an opportunity to salvage his investment.

I am not saying that I would go out in 1976 or 1977 and purposely try to quit giving service. I would not do this, but if I had the time I would not, let us say, buy new buses, but try to salvage the equipment. One has no choice.

**Mr. Howe:** You do not know about the contracts with the Post Office Department that had to be renegotiated every five years.

**Mr. Nordal:** Yes, we have one with the Post Office Department. I am very aware of it.

**Mr. Howe:** The general public know what they are getting, but they do not know what the other people are going to tender at. We had evidence here from one of our own members who knew of somebody who lost a contract for \$2.34.

**Mr. Nordal:** I think this brings up one interesting point. It is that the airport ground transportation business does not boil down to dollars and cents. I think if you are awarding a new contract, it should be of primary importance to look at the people who are going to be providing that service, then look at the dollars and cents, because there is no use having people who will pay you \$200,000 a year for that airport contract if they do not provide good service.

**Mr. Howe:** Of course the Department would go into this. This would be very carefully investigated.

**Mr. Nordal:** Yes, but they keep changing all the time. They put one in and then another

## [Interprétation]

**M. Howe:** C'est juste. Il y a une autre question que je voudrais poser. Vous avez dit qu'en 1975, si vous n'avez pas idée que le contrat sera renouvelé, il faudra faire quelque chose à cet égard parce que vous avez tout cet équipement. En 1978, au moment où votre contrat prendra fin, je pense que la situation sera tout à fait différente. Un des représentants de la ville, ici, parlait du transport rapide et le fait qu'il puisse même y avoir des règlements qui soient adoptés en vertu desquels les voitures privées ne pourraient plus avoir accès à l'aéroport. Donc cela changera toute la situation d'ici 10 ans, vous ne trouvez pas?

**M. Nordal:** J'essayais simplement de vous donner un exemple, soit qu'il est de toute première importance que les exploitants de limousines, si leur contrat doit être annulé ou renouvelé, alors ils devraient le savoir assez longtemps d'avance pour qu'ils aient l'occasion de riscaper leur investissement.

Je ne dis pas qu'en 1976 ou en 1977, je vais volontairement essayer de mettre fin à mon service, non je ne le ferais pas, mais si j'avais le temps—je n'achèterais pas de nouveaux autobus,—mais enfin j'essaierais de sauver ce que je pourrais. On n'a pas le choix.

**M. Howe:** Vous ne savez pas ce qu'il en est des contrats avec le ministère des Postes qu'il faut renégocier tous les 5 ans.

**M. Nordal:** Oui, nous en avons un avec le ministère des Postes et nous savons très bien ce qu'il en est.

**M. Howe:** Le public en général sait très bien ce qu'ils obtiennent mais ils ne savent pas du tout quelles sont les soumissions. L'un de nos propres membres vient de donner l'exemple de quelqu'un qui avait perdu un contrat pour \$2.34.

**M. Nordal:** Cela présente un point des plus intéressants. Le transport ne se précise pas en dollars et en cents. Si vous exigez un nouveau contrat, ce qui importe essentiellement c'est de voir les gens qui essaieront ce service et ensuite, établir ce que cela représente en dollars et en cents. Inutile d'avoir quelqu'un qui vous paiera \$200,000 par année pour obtenir ce contrat de l'aérogare s'il ne vous donne pas un bon service.

**M. Howe:** Bien entendu, le Ministère étudierait la question.

**M. Nordal:** Oui, mais il change toujours... quelqu'un une année... quelqu'un d'autre,

## [Text]

one and then another one. You would have the situation like you had in Vancouver in 1962.

**Mr. Howe:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Deakon.

**Mr. Deakon:** Just a couple of comments, Mr. Chairman, if I may. It is a pleasure to hear a franchise holder who is satisfied with what is going on to a great degree, and it is commendable to see that the various levels of government, that is, the provincial and the municipal, are co-operating by not going out hog-wild granting licences. This is one of the problems we have in other cities.

Since your one complaint here is about the government taking money from you, I trust, Mr. Chairman, that the Auditor General will be informed of this, that we do not only waste money, we make money sometimes.

**The Chairman:** Is that all? Any other questions, gentlemen? Mr. Skoreyko.

**Mr. Skoreyko:** I realize we want to get away from here as quickly as we can. First of all I want to tell you, Mr. Chairman, that I was tremendously impressed with the credibility of the witnesses. I was tremendously impressed with their frankness, and I believe that the evidence that was alluded to on this particular occasion will help the Committee in their deliberations.

I hope that some of your problems at the airport and in other areas of your business will be ironed out. Again I take this opportunity to thank you for what I think was a wonderful presentation.

**Some hon. Members:** Hear, hear.

**The Chairman:** Gentlemen, this completes our hearings here.

**An hon. Member:** What about the telegram?

**The Chairman:** I just contacted Ottawa and I am waiting for an answer to see if we are allowed to do this. I think we should be informed whether to send it or not.

• 1210

This meeting is adjourned.

## [Interpretation]

l'année suivante. Vous auriez la situation que vous aviez à Vancouver en 1962.

**M. Howe:** Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Deakon.

**M. Deakon:** Quelques observations, monsieur le président, si vous voulez bien me le permettre. C'est bien agréable d'entendre un détenteur d'une franchise qui soit satisfait des événements en grande mesure et de voir que les différents niveaux de gouvernement entre la province et la municipalité ne s'emballent pas pour octroyer tous les permis comme ils le font dans d'autres villes, ce qui crée un problème.

Vu que vous vous plaignez du fait que le gouvernement vous exige une certaine somme d'argent, j'espère, monsieur le président, que l'Auditeur général en prendra connaissance, du fait qu'il n'y a pas que du gaspillage mais nous voulons aussi faire des épargnes de temps à autre.

**Le président:** Messieurs, auriez-vous d'autres questions à poser? Monsieur Skoreyko.

**M. Skoreyko:** Monsieur le président, je me rends compte que nous voulons quitter la salle le plus vite possible. Tout d'abord, je voudrais vous dire, monsieur le président, que j'ai été vraiment impressionné par les déclarations des témoins et par leur franchise, leur sincérité et je pense que les témoignages dont ils nous ont saisis nous aideront dans nos délibérations. J'espère que certains de vos problèmes à l'aéroport et dans d'autres régions, dans d'autres secteurs de votre entreprise, sauront s'aplanir. Une fois de plus donc je désire vous remercier pour cette excellente présentation.

**Des voix:** Bravo.

**Le président:** Messieurs, ceci met fin à nos audiences ici.

**Une voix:** Il y a un télégramme?

**Le président:** J'ai communiqué avec Ottawa et nous attendons une réponse afin de savoir si nous sommes autorisés à le faire. Je pense qu'on devrait se renseigner avant de le faire. Est-ce qu'on peut l'envoyer ou pas?

La séance est levée.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Twenty-eighth Parliament, 1969-70

Deuxième session de la

vingt-huitième législature, 1969-1970

STANDING COMMITTEE

COMITÉ PERMANENT

ON

DES

**TRANSPORT** **TRANSPORTS**  
**AND COMMUNICATIONS** **ET DES COMMUNICATIONS**

*Chairman*

H.-Pit Lessard

*Président*

MINUTES OF PROCEEDINGS  
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET  
TÉMOIGNAGES

**No. 23**

WEDNESDAY, APRIL 15, 1970

LE MERCREDI 15 AVRIL 1970

EDMONTON, ALBERTA

LIBRARY  
JUL 20 1970

Respecting

Concernant

Ground transportation at airports  
in Canada

OF TORONTO  
Transport de surface des aéroports  
au Canada

WITNESSES—TÉMOINS

(See Minutes of Proceedings)

(Voir les Procès-verbaux)

STANDING COMMITTEE  
ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

*Chairman:*

*Vice-Chairman:*

and Messrs.

Benjamin,  
Deakon,  
Forget,  
Forrestall,  
Givens,  
Godin,

H.-Pit Lessard

Charles Turner

Horner,  
Howe,  
Peddle,  
Portelance,  
Pringle,  
Rock,

COMITÉ PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES  
COMMUNICATIONS

*Président*

*Vice-président*

et MM.

Skoberg,  
Skoreyko,  
Smith (*Saint-Jean*),  
Thomas (*Maisonneuve*),  
Thomas (*Moncton*),  
Trudel—(20).

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité,  
Robert Normand,  
Clerk of the Committee.*

[Text]

## MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, April 15, 1970.

(47)

The Standing Committee on Transport and Communications met in Edmonton at 9:35 a.m. this day. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

*Members present:* Messrs. Benjamin, Deakon, Forget, Forrestall, Givens, Horner, Howe, Lessard (*La Salle*), Peddle, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Skoreyko, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maisonneuve*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(19).

*Witnesses:* *From the City of Edmonton:* His Worship Mayor Ivor G. Dent; S. J. Hampton, Commissioner; D. L. MacDonald, General Manager, Edmonton Transit System; *From the Yellow Cab Co.:* Messrs. Lucien Maynard, Counsel, and Val A. Taylor, President.

The Chairman introduced Mr. Dent who made a short opening statement and was questioned thereon assisted by his colleagues.

The Committee agreed to Mr. MacDonald supplying the Committee with statistics for Edmonton airports which when received will be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix 'V'*).

*Moved by Mr. Horner:*

*Resolved,*—That the Brief presented by the City of Edmonton be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix 'W'*).

At 11:25 a.m., the questioning being completed, the Chairman thanked the witnesses who retired.

The Chairman introduced Lucien Maynard (Yellow Cab Co.) who made an opening statement.

[Traduction]

## PROCÈS-VERBAL

Le MERCREDI 15 avril 1970

(47)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à Edmonton, à 9h 35. Le président, M. H. Pit Lessard, occupe le fauteuil.

*Députés présents:* MM. Benjamin, Deakon, Forget, Forrestall, Givens, Horner, Howe, Lessard (*La Salle*), Peddle, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Skoreyko, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maisonneuve*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(19).

*Témoins:* *de la ville d'Edmonton:* Son honneur le maire Ivor G. Dent; MM. S. J. Hampton, commissaire; D. L. MacDonald, directeur général du système de transport d'Edmonton; *de la Yellow Cab Co.:* MM. Lucien Maynard, avocat-conseil et Val. A. Taylor, président.

Le président présente M. Dent qui fait une courte déclaration d'ouverture et répond ensuite, aidé de ses collègues, aux questions des députés.

Les députés sont d'accord pour que M. MacDonald fournit au Comité des statistiques sur les aéroports d'Edmonton qui seront imprimés en appendices aux Procès-verbaux et Témoignages du jour. (*Voir Appendice «V».*)

M. Horner propose, et

*Il est résolu,*—Que le mémoire présenté par la ville d'Edmonton soit imprimé en appendice aux Procès-verbaux et Témoignages du jour. (*Voir Appendice «W».*)

A 11h 25, l'interrogatoire terminé, le président remercie les témoins et leur permet de se retirer.

Le président présente Lucien Maynard (Yellow Cab Co.) qui fait une déclaration d'ouverture.

*It was moved by Mr. Howe:*

*Resolved,—*That letters complimenting the services rendered by Yellow Cab Co. be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (See Appendix 'X')

It was

*Agreed,—*That certain photographs relating to cabs and equipment, circulated to Members of the Committee, as well as certain pamphlets, be filed with the Clerk of the Committee as *Exhibit 11*.

The questioning being concluded, the Chairman thanked the witnesses for their contribution and they were allowed to retire.

At 12:00 o'clock noon, the Committee adjourned until 2:00 p.m. this afternoon.

#### AFTERNOON MEETING (48)

The Standing Committee on Transport and Communications reconvened at 2:08 p.m. this afternoon, the Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presiding.

*Members present:* Messrs. Benjamin, Deakon, Givens, Forget, Forrestall, Horner, Howe, Lessard (*La Salle*), Peddle, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Skoreyko, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maisonneuve*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(19).

*Witnesses:* From the Yellow Cab Co.: Messrs. Lucien Maynard, Counsel, and Val. A. Taylor, President; From the City Cab Co.: Mr. Harry Buoy, President.

On motion of Mr. Smith (*Saint-Jean*):

*Resolved,—*That the Brief presented by the Yellow Cab Co. be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (See Appendix 'Y').

On motion of Mr. Skoberg:

*Resolved,—*That Mr. Harry Buoy, President of City Cab Co. be invited to appear before the Committee later this afternoon.

M. Howe propose, et

*Il est résolu,—*Que les lettres de félicitations pour les services de la Yellow Cab Co. soient imprimées en appendice aux Procès-verbaux et Témoignages de ce jour. (Voir Appendice «X»).

Il est,

*Convenu,—*Que certaines photographies qui ont trait aux taxis et à l'équipement, et qui ont circulé parmi les membres du Comité, de même que certains dépliants, soient remis au Greffier du Comité comme pièce n° 11.

L'interrogatoire terminé, le président remercie les témoins et leur permet de se retirer.

A midi, la séance du Comité est levée jusqu'à 2h de l'après-midi.

#### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (48)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit de nouveau à 2h 08. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

*Députés présents:* MM. Benjamin, Deakon, Givens, Forget, Forrestall, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Peddle, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Skoreyko, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maisonneuve*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(19).

*Témoins:* de la Yellow Cab Co.: MM. Lucien Maynard, avocat-conseil, et Val. A. Taylor, président; de la City Cab Co.: M. Harry Buoy, président.

M. Smith (*Saint-Jean*) propose, et

*Il est résolu,—*Que le mémoire présenté par la Yellow Cab Co. soit imprimé en appendice aux Procès-verbaux et Témoignages du jour. (Voir Appendice «Y»).

M. Skoberg propose, et

*Il est résolu,—*Que M. Harry Buoy, président de la City Cab Co. soit invité à comparaître devant le Comité, plus tard dans l'après-midi.

The questioning of witnesses being resumed and concluded, the Chairman thanked them for their contribution and they retired.

The Chairman then introduced Mr. Buoy who made an opening statement and informed the Committee that, his brief not being ready, it would be submitted at a later date.

The Committee proceeded to question the witness.

The Committee agreed to Mr. Buoy's submitting a Brief at a later date.

The questioning of the witness being concluded, the Chairman thanked him for his contribution and he was allowed to retire.

At 4:20 p.m., the Committee adjourned until 9:30 a.m., Thursday, April 16, 1970.

L'interrogatoire des témoins reprend et se termine. Le président remercie les témoins et leur permet de se retirer.

Le président présente ensuite M. Buoy qui fait une déclaration d'ouverture et informe le Comité que, son mémoire n'étant pas prêt, il sera soumis à une date ultérieure.

Le Comité procède ensuite à l'interrogatoire du témoin.

Les députés sont d'accord pour que M. Buoy présente son mémoire à une date ultérieure.

L'interrogatoire du témoin terminé, le président le remercie et lui permet de se retirer.

A 4h 20, la séance du Comité est levée jusqu'à 9h 30 du matin, jeudi le 16 avril 1970.

*Le greffier du Comité,  
Robert Normand,  
Clerk of the Committee.*



[Texte]

[Interprétation]

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Wednesday, April 15, 1970

• 0930

**The Chairman:** Gentlemen, I see a quorum.

We have a brief from the City of Edmonton this morning. Would His Worship Mayor Dent please come forward.

Mr. Skoreyko, did you have a point of order?

**Mr. Skoreyko:** No, Mr. Chairman, but before His Worship begins his presentation to the Committee I would be remiss in my duty if I did not take the opportunity of welcoming the Transportation Committee to this wonderful city of ours. You can see, sir, from travelling around this great metropolis that the administration of this great city is in adequate hands. I know that the briefs we will be hearing today will be creditable ones and I hope, sir, that in the final analysis, when our Committee makes its recommendations, they will be to the satisfaction of all concerned.

Thank you, Mr. Chairman, for giving me that opportunity to extend a welcome.

**The Chairman:** As I said, the City of Edmonton has a brief. Mayor Dent, would you give us a resumé, or would you rather read the brief?

**His Worship Mayor Ivor G. Dent (City of Edmonton):** Mr. Chairman, may I first take this opportunity of thanking Mr. Skoreyko. We are very pleased that you gentlemen are here. We think the subject is of sufficient importance to get the attention that we see it is being given. We hope that Edmonton will be able to contribute to your findings on this tour. As I said, we are extremely pleased to have you here and we are honoured that you would include Edmonton in the study you are doing.

Mr. Chairman, I do not intend to read the brief. One of the things that I and my colleagues on Council find is that when we get briefs from people the assumption often is

## TÉMOIGNAGES

Le mercredi 15 avril 1970.

**Le président:** Je crois messieurs que nous sommes en nombre. Ce matin nous allons commencer par entendre un mémoire de la ville d'Edmonton. Donc je pense qu'il serait maintenant à propos de demander à Son Honneur le maire Ivor G. Dent de bien vouloir se présenter. Monsieur Skoreyko, désirez-vous faire un rappel au Règlement?

**M. Skoreyko:** Non, monsieur le président, ce n'est pas un rappel au règlement. Mais avant que Son honneur le maire ne commence à faire son exposé, je voudrais maintenant profiter de cette occasion pour accueillir le Comité des transports en cette merveilleuse ville qu'est la nôtre. Au cours de vos tournées dans cette grande métropole, vous avez pu vous rendre compte que l'administration de cette grande ville est en des mains compétentes, et je crois que les mémoires que nous entendrons aujourd'hui nous seront d'une grande utilité. J'espère qu'à la fin, lorsque nous formulerais des recommandations, ce sera à la satisfaction de tous. Monsieur le président, je vous remercie de m'avoir donné cette occasion de vous souhaiter la bienvenue.

**Le président:** Je sais que la ville d'Edmonton a préparé un mémoire et je demanderais donc à Son Honneur le maire d'Edmonton, s'il veut simplement en faire le résumé ou s'il préfère nous en donner lecture?

**Son Honneur le Maire Ivor G. Dent, (Ville d'Edmonton):** Monsieur le président, permettez-moi tout d'abord de remercier, M. Skoreyko. Messieurs, nous sommes très heureux de votre présence parmi nous et nous croyons que le sujet est d'une importance suffisante pour mériter l'attention que l'on lui donne. Nous espérons que la ville d'Edmonton sera en mesure de contribuer aux conclusions auxquelles vous en arriverez au cours de cette tournée. Nous sommes très heureux de vous accueillir ici et nous sommes honorés du fait que vous ayez inclus Edmonton dans votre tournée d'étude.

Monsieur le président, je n'ai pas l'intention de vous donner lecture de ce mémoire. Une des choses dont je me suis rendu compte, et je sais que mes collègues du Conseil sont du

## [Text]

that we have not read them, when usually we have. I am certain that you people have read the brief, so I merely will give a short resumé of the brief and possibly add a comment or two.

I am the Mayor and I am here just for window dressing. Next to me is Commissioner Hampton; he is window dressing too—and knowledgeable. Then we have Mr. MacDonald, the Superintendent of our Transit Department. He is window dressing as well, but he really is here because of his knowledge. He probably is one of the leading authorities on surface transportation in the country.

There is a recognized and important need for developing better and more efficient ground transportation linkages between airports and city centres. Rapid and reliable ground transportation links are required and are presently being developed or studied for several major Canadian airports. One of Edmonton's two major air terminals, the Industrial Airport, presently has parking facilities and access roads which are barely adequate to meet current needs. Within two years the present facilities will be quite inadequate. The International Airport presently has good linkage with the city via Highway 2 but poor access roads. This accessibility will become more evident as a major cause of concern as both highway and airport traffic continue to increase.

The airport has become the working interface between the surface and the airborne system for the flow of persons and goods. Without coordination the airport remains as another bottleneck for an already frustrated society. Air transportation has been proven successful but to maintain its present level of success all the components of the transport system must complement one another. Time, distance and cost are the criteria which are used in evaluating air transportation. Passengers are frustrated when getting to or from an airport takes longer than the flight itself. Unsatisfactory ground access causes potential airline users to seek other forms of transportation.

There is no doubt that some form of rapid transit to and from airports soon will be needed. It only can be construed as short-sighted planning to expend large sums of money on improving access roads and parking

## [Interpretation]

même avis, c'est que, lorsque nous recevons des mémoires, on en conclut bien souvent que nous ne les avons pas lus, bien que ce soit souvent le contraire. Je suis certain que vous avez tous lu notre mémoire. J'en ferai simplement un bref résumé et j'ajouterai peut-être quelques commentaires.

Je dois tout d'abord vous dire que je suis le maire et que je suis simplement ici comme parure. J'ai à mes côtés le commissaire Hampton. Il est aussi ici comme parure, mais il a de vastes connaissances. Je vous présente aussi M. MacDonald, surintendant de notre Commission du transport, qui est lui aussi une parure, mais qui est ici à cause de sa compétence. Il est l'une des autorités canadiennes sur la question du transport au sol.

Il y a un besoin reconnu et important d'avoir un meilleur système de transport au sol entre les aéroports et le centre-ville. Des modes de transport rapides et efficaces sont requis et sont actuellement mis au point ou sont à l'étude dans plusieurs des principaux aéroports du Canada. Un des deux grands aéroports d'Edmonton, soit l'aéroport Industrial a des voies d'accès, et un parc de stationnement qui sont à peine suffisants pour répondre aux besoins actuels. D'ici deux ans, les services actuels seront nettement insuffisants. A l'Aéroport international, il y a de très bonnes voies de liaison avec la ville par la route 2, mais de mauvaises routes d'accès. Cette insuffisance sera d'autant plus évidente comme cause importante de soucis au fur et à mesure que la circulation augmentera sur la route et en direction de l'aéroport.

L'aéroport est donc devenu le point de rencontre entre le sol et le réseau aérien pour l'arrivée et le départ des personnes et des denrées. Sans coordination l'aéroport est simplement un autre embouteillage pour une société déjà aux prises avec de nombreux problèmes. Le transport aérien a réussi; mais, pour le maintenir à son niveau actuel de succès, tous les éléments du réseau de transport doivent se compléter les uns les autres. Le temps, la distance et le coût sont les critères que nous utilisons pour évaluer le transport aérien. Les voyageurs sont frustrés quand ils se rendent à l'aéroport ou qu'ils en reviennent, parce que ce parcours prend souvent plus de temps que le temps de l'envolée elle-même. Des voies d'accès peu satisfaisantes font souvent que des clients éventuels des lignes aériennes cherchent d'autres modes de transport.

Il est bien évident qu'un mode de transport rapide en direction des aéroports sera requis d'ici peu. On ne saurait qu'en conclure que ce n'est qu'une planification imprévoyante que de dépenser des sommes d'argent considéra-

## [Texte]

facilities if in the longer term these facilities will prove inadequate. The use of a facility such as rapid transit by rail or some other means to and from airports would enable passengers to avoid the uncertainties and delays associated with normal vehicle access.

Passengers stranded due to weather conditions or other delays would be more quickly conveyed to more comfortable locations. Various ways and means to complete the surface transportation linkage from the Edmonton International Airport to the city centre should be studied. It is a combined responsibility of the city, transportation authorities, the airport administration and the federal government.

Edmonton already has taken a large step forward in the integration of its urban transportation networks by its recent formation of a Department of Engineering and Transportation. Studies are nearing completion for a new urban highway from the city centre to the south-south-east segment of the city and its connections across the southern portions of Edmonton. This corridor will connect to the Edmonton-Calgary Highway passing near the International Airport. Rail rapid transit, which was agreed to by City Council in 1968, is being reviewed for inclusion in this south-east corridor.

At this time a study of the extension of this urban system to maximize the utility of the Edmonton International Airport should be made. Now is the time when funds expended in a study of this nature will realize the greatest advantage.

The City of Edmonton is willing and anxious to co-operate in any way possible. In addition we feel, if you are going to miss a plane, (that if in fact something is done to make surface transportation efficient) then you should miss it in the downtown area of a city. In other words your ground transportation should be so reliable and dependable that if you get to the place in the city where you take whatever mode of transportation is necessary to get to the airport, then that is where you should either be on time for, or too late for a plane. We think that there are other economies that the federal government can consider, if such is the case, in that already the downtown areas of cities are geared to handle great numbers of people and you really should not need massive duplication in terms of parking and accommodation

## [Interprétation]

bles pour améliorer les routes d'accès et les services de stationnement si, à la longue, ces services sont inadéquats. L'utilisation d'un mode de transport rapide, que ce soit le rail ou quelque autre moyen, pour se rendre aux aéroports ou en revenir permettrait aux voyageurs d'éviter les incertitudes et les retards qui se rattachent au transport ordinaire par véhicule.

Les voyageurs qui se trouvent retenus à cause des conditions climatiques ou d'autres retards pourraient être transportés plus rapidement vers des installations plus adéquates. Cela revient à dire que les moyens de transport au sol entre l'Aéroport international d'Edmonton et le centre-ville devraient faire l'objet d'une étude. Ce problème est donc la responsabilité conjointe de la ville, des autorités en matière de transport, de l'administration de l'aéroport, et aussi du gouvernement fédéral.

Edmonton a déjà fait un grand pas dans l'intégration de son réseau de transport urbain en constituant récemment un Service du génie et du transport. On est sur le point de terminer l'étude d'une nouvelle route urbaine qui relierait le centre-ville et le secteur sud-est d'Edmonton, ainsi que des routes d'accès dans la région qui s'étend au sud de la ville. Ce corridor se rattacherait à la route Edmonton-Calgary qui passe à proximité de l'Aéroport international d'Edmonton. Le transport rapide par rail, qui a été décidé au Conseil municipal en 1968, fait actuellement l'objet d'une étude plus approfondie en vue d'être inclus dans ce corridor sud-est.

Il faudrait faire immédiatement une étude du prolongement de ce système urbain en vue d'utiliser au maximum l'Aéroport international d'Edmonton. C'est en ce moment que les fonds dépensés pour faire une telle étude pourront donner les meilleurs résultats.

La ville d'Edmonton est prête et vraiment désireuse de collaborer par tous les moyens possibles. De plus, nous sommes d'avis que, s'il vous arrive de manquer un avion, que ce soit au moins dans le centre-ville. En d'autres termes, le transport au sol doit être assez digne de confiance et efficace que, si vous vous rendez à cet endroit du centre-ville où vous devez prendre ce mode de transport pour vous rendre à l'aéroport, c'est à cet endroit que vous devriez être à temps ou en retard pour l'envolée. Il y a d'autres économies que le gouvernement fédéral pourrait songer à faire, s'il entend prendre des mesures de ce genre, en ce sens que les centres-ville sont déjà conçus pour accommoder un grand nombre de personnes, et qu'on ne devrait vraiment pas multiplier inutilement le nombre d'espaces de stationnement, d'hôtelle-

## [Text]

and other such facilities as you do get around airport developments.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Mayor.

Mr. Skoreyko?

Mr. Skoreyko: I will pass.

**The Chairman:** Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, on a small point of order, I notice that in our hearings in the West we have not advised the witnesses that we do operate bilingually, even though the earphones are all tied up in a knot there.

Some of our members from Quebec may wish to speak French. We are fully equipped and I just thought I might mention that it might not be a bad idea to untangle the earphones in the event some of our members may feel they can make a little better presentation if they use the language of their choice.

If I might ask a question, Mr. Mayor, with regard to downtown ticketing and baggage handling. Has any thought been given to this in conjunction with the airlines and do you feel that this might assist in a better volume of traffic taking advantage of the transit system, the bus system? We find in some areas there is not sufficient use being made on a volume basis of the existing bus system, and costs are heavy to the bus companies and possibly do not contribute to a more equitable price to the air line passengers.

**Mayor Dent:** Mr. Chairman, I believe what we are suggesting is an approach at least for Edmonton which would be different. The answer is inherent in your question as a matter of fact. I believe the whole thing has to be looked at and many new procedures have to be worked out.

I personally see it as an advantage if you could be ticketed and get your baggage looked after at that point, because from that point on your actions are directed by the authority itself that has undertaken to move you, and you are not moving from one authority to another. As a matter of fact, I see this as an addition to efficiency.

**Mr. Pringle:** Do you find that in this particular area the buses really are required to go in one direction, north from the airport in

## [Interpretation]

ries et d'autres services du genre que l'on voit déjà près des aéroports.

Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur le maire. Monsieur Skoreyko.

**Mr. Skoreyko:** Je n'ai rien à dire pour le moment.

**Le président:** Monsieur Pringle.

**M. Pringle:** Merci, monsieur le président. Permettez-moi de faire un rappel au Règlement. Je me rends compte qu'au cours de nos séances dans l'Ouest, nous n'avons pas averti les témoins que nous procéderions toujours dans les deux langues officielles, bien que les écouteurs ne soient pas utilisés dans le moment. Certains de nos représentants du Québec voudraient peut-être parler français. Nous avons tous les services d'interprétation simultanée et il serait peut-être bon de démêler les appareils d'écoute au cas où un de nos membres préférerait parler dans sa propre langue.

Monsieur le maire, permettez-moi de vous poser une question au sujet de la vente des billets et de la manutention des bagages au centre-ville. Est-ce qu'on y a songé en tenant compte de la présence des lignes aériennes? Croyez-vous que cela pourrait contribuer à un meilleur volume de circulation qui profiterait des avantages du système de transport en commun, c'est-à-dire l'autobus? Nous estimons que, dans certaines régions, on n'utilise pas en nombre suffisant les services d'autobus actuels dont le coût est élevé pour les compagnies d'autobus, ce qui ne contribue pas à établir un prix plus équitable pour les voyageurs des lignes aériennes.

**Le maire Dent:** Monsieur le président, messieurs, je crois que ce que nous proposons est une méthode de travail qui sera quelque peu différente, du moins pour Edmonton, et votre question donne essentiellement la réponse au problème. Je pense qu'il faut étudier l'ensemble du problème et trouver bon nombre de nouveaux moyens d'action.

En ce qui me concerne, je verrais un avantage à ce que vous puissiez obtenir vos billets et céder vos bagages à cet endroit, car vos déplacements seraient à partir de ce point orientés par l'organisme qui s'est chargé de vous déplacer et que vous ne passeriez pas d'une autorité à une autre. De fait, il en résulterait une plus grande efficacité.

**M. Pringle:** N'êtes-vous pas d'avis que, dans cette région en particulier, les autobus se dirigent surtout dans un sens, c'est-à-dire au nord

## [Texte]

order to deliver I would say possibly 95 per cent of the passenger traffic?

Buses versus taxis. Are the taxis used to a great extent or do you find that it is mostly bus, or are the people still meeting their friends and relatives? Is there any way we can get a breakdown of this? Are you familiar with the figures with regard to the percentage of people travelling by bus, by their own car or by taxi?

**Major Dent:** Mr. Chairman. Mr. Pringle, I will ask one of my colleagues if they have...

**Commissioner S. J. Hampton (Commissioner of the City of Edmonton):** Mr. Chairman, sir, perhaps you will be hearing that later on from the people who run the actual bus between the downtown area and the international airport. The problem here in the city is that we have two airports: the City of Edmonton operates one Airport which is in the downtown area and the Department of Transport runs the other one, approximately at Nisku. The question of how many people take buses, how many use taxis and how many go by car would perhaps be better answered by that group. I believe the Yellow Cab people will be making a presentation.

**Mr. Pringle:** Thank you, Mr. Chairman. I was referring of course to the Department of Transport because our problems are mainly with the Department of Transport and ground transportation at Department of Transport airports.

Could you tell me a little bit about the licensing of taxis here? Do you license taxis on a basis of so many per population? Have you experienced any complaints or problems from taxi companies who at present are not really able to pick up passengers indiscriminately at the Nisku airport?

**Major Dent:** Mr. Chairman, I can answer the first part of the question. We do not have any limitation on the number of taxis according to the population here. There is, however, under consideration—it has been for some two years—a change in this and the possibility of some sort of limitation.

On the second question I have not personally had any complaints about the international airport per se. We had many however about our own airport, but of course then the com-

## [Interprétation]

à partir de l'aéroport pour transporter à destination environ 95 p. 100 des voyageurs? Voyons ce qui en est des autobus par rapport aux taxis. Est-ce qu'on utilise les taxis plutôt que les autobus ou est-ce que les gens se portent toujours à la rencontre de leurs amis et des membres de leur famille? Est-ce qu'on ne pourrait pas avoir la ventilation de la statistique à ce sujet ou connaissez-vous le pourcentage des personnes qui voyagent soit par autobus soit par taxi ou soit par leur propre véhicule?

**Le maire Dent:** Monsieur le président, monsieur Pringle, je vais demander à un de mes collègues s'il ne pourrait pas nous éclairer à ce sujet.

**Le commissaire S. J. Hampton (Commissaire de la ville d'Edmonton):** Monsieur le président, je crois que les responsables du service d'autobus entre le centre-ville et l'Aéroport international vous donneront ces renseignements plus tard. Le problème qui se présente à Edmonton est que nous avons deux aéroports. La ville d'Edmonton administre l'aéroport qui se trouve dans le centre-ville et le ministère des Transports administre l'autre aéroport qui se trouve à proximité de Nisku. Je pense qu'il serait préférable de demander aux personnes compétentes en la matière combien de personnes prennent l'autobus, combien prennent le taxi ou combien prennent leur voiture. Je crois que les représentants de la Yellow Cab présenteront un exposé plus tard ou cours de la journée.

**M. Pringle:** Bien entendu, je voulais parler du ministère des Transports parce que nos problèmes touchent essentiellement le ministère des Transports et le transport au sol vers les aéroports du ministère des Transports. Pourriez-vous nous renseigner sur l'émission des permis de taxi à Edmonton? Est-ce que vous établissez un nombre donné de permis par mille de population? Avez-vous éprouvé des problèmes, ou avez-vous reçu des griefs de la part de compagnies de taxi qui, en ce moment, n'ont pas vraiment le droit de recueillir des voyageurs à l'aéroport de Nisku?

**Le maire Dent:** Monsieur le président, je peux répondre à la première partie de la question. Nous ne limitons pas le nombre de compagnies de taxi d'après le chiffre de la population. Cependant, nous étudions cet état de choses depuis deux ans pour voir s'il n'y aurait pas lieu d'établir une certaine limite. En ce qui a trait à la deuxième partie de la question, je n'ai pas personnellement eu connaissance de plaintes particulières à l'égard de l'Aéroport international, mais nous en avons

## [Text]

plaints do come to us, now we allow all taxi companies to pick up at our own airport.

**Mr. Pringle:** There is not an exclusive contract or concession given to any specified taxi company so far as the industrial airport is concerned, is that correct?

**Mayor Dent:** No, sir, we have an open taxi ramp and the cars from the various companies are allowed to come in. Before we had this we had considerable trouble out there including fights between taxi drivers, the inability of people to get taxis, and various troubles, but since we have opened it up to all companies we have had no problem.

**Mr. Pringle:** Now, a final question. I presume that you just do not hand out taxi licences automatically on application; I presume there is a board or some group who examine these applications and I am under the impression that it is not too difficult to get a licence for a taxi in Edmonton. Am I correct in that assumption?

**Mayor Dent:** No, sir. Our control would be as tight I think as any community in the country. However, we have not controlled the standards that we demand of people through limitation according to numbers.

**Mr. Pringle:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** You said, Mr. Mayor, that you have not had any complaints about the ground transportation system that now exists between here and the international airport?

**Mayor Dent:** No, sir, that is not what I said. I was referring only to complaints by taxi drivers at our own airport.

**Mr. Forrestall:** Yes, but you have not had any about the international airport?

**Mayor Dent:** We have had no complaints about service by the particular company that does it. We have had numerous complaints about price, but I was not referring to price when I said that.

**Mr. Forrestall:** Mr. Mayor, you talk very wisely in your brief about the need for rapid

## [Interpretation]

eu beaucoup au sujet de l'aéroport Industrial parce que ces plaintes nous sont adressées personnellement. Nous permettons à toutes les compagnies de taxi de faire le service à notre propre aéroport.

**M. Pringle:** Il n'y a pas de contrat ou de concession particulière accordé à une compagnie en particulier en ce qui a trait à l'aéroport Industrial?

**Le maire Dent:** Non, nous avons une voie d'accès ouverte à tous les taxis et les voitures des différentes compagnies peuvent venir recueillir des voyageurs. Nous éprouvions auparavant beaucoup de difficultés; il y avait des batailles entre les chauffeurs de taxi, les gens ne pouvaient obtenir un taxi, et il y eut plusieurs autres problèmes. Depuis que cet aéroport est accessible à toutes les compagnies, il n'y a plus de problème.

**M. Pringle:** Je voudrais poser une dernière question. J'imagine alors que vous ne donnez pas de permis de taxi à la suite d'une simple demande? J'imagine qu'il y a une commission ou un groupe quelconque qui étudie ces demandes de permis et j'ai l'impression qu'il n'est pas trop difficile d'obtenir un permis de taxi à Edmonton. Ai-je raison?

**Le maire Dent:** Non, monsieur. Notre contrôle est aussi rigoureux que celui que l'on exerce dans toute autre ville du pays. Cependant nous n'avons pas étudié scientifiquement les normes que nous avons établies en limitant le nombre de taxis.

**M. Pringle:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Monsieur le maire, vous avez dit qu'on n'a pas formulé de griefs au sujet du service de transport au sol entre le centre-ville d'Edmonton et l'Aéroport international.

**Le maire Dent:** Non, monsieur, ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai seulement parlé des griefs des chauffeurs de taxis à notre propre aéroport.

**M. Forrestall:** Oui, mais vous n'avez pas eu de plaintes à l'égard de l'Aéroport international?

**Le maire Dent:** Nous n'avons pas reçu de plaintes au sujet du service donné par la compagnie à qui on a accordé le contrat. Bon nombre de griefs ont été formulés quant aux prix, mais je ne parlais pas des prix quand j'ai dit cela.

**M. Forrestall:** Je comprends. Monsieur le maire, vous parlez très à propos dans votre

## [Texte]

transit and you specify rail. Have you considered whether this would be a surface or a subsurface system or a combination of both? How would you get in and out of your city?

**Mayor Dent:** Well, sir, with the volume of traffic that a smaller centre such as Edmonton can generate, you cannot for the distance that we are talking, consider underground because of the financial aspect of it.

We are planning within the city here, and we think that we have before us an excellent plan, to have a mixture of surface and subsurface rapid transit. However, enough of it can be surface so that we can make within the city, we think, an economical system that will be viable. When we are considering the distance to the international airport, this would have to be at the surface. We are thinking of a portion of a run going from the downtown area—this is in the second leg of our planning—out to the southwest which when it gets to 45th Avenue would come to the surface and then run at the surface to the international airport.

**Mr. Forrestall:** Is your city building residentially towards the airport or industrially towards the airport?

**Mayor Dent:** Residentially primarily, although if you go directly south from the city centre, industrially as well.

**Mr. Forrestall:** Are you satisfied that the residents of your city have an effective and adequate distribution system; that is to say, are the number of drop-off points or pick-up points in the city adequate?

**Mayor Dent:** Mr. Chairman. Mr. Forrestall, do not understand your question. Do you mean at present?

**Mr. Forrestall:** We have not seen, at least I am not sure how many drop-off and pick-up points the existing licensee has. What I am trying to get at is whether or not the system, once these people are moved into the city and under the restrictions or the permissions of their licence, is causing you any problem with distribution once they are brought in here?

**Mayor Dent:** Mr. Chairman. Mr. Forrestall, in some of these questions I can only answer in the terms of the number of complaints that we get and we have not had any that I know of in this area.

**Mr. Forrestall:** Fine. Thank you very much.

## [Interprétation]

mémoire de la nécessité d'un mode de transport rapide et vous parlez en particulier du transport rapide par rail. Est-ce que ce serait au sol, sous terre ou une combinaison des deux? Comment peut-on entrer en ville et en sortir.

**Le maire Dent:** Compte tenu du volume de circulation dans un centre comme Edmonton, il est impossible de songer à un système souterrain, en raison de l'aspect financier et de la distance en cause.

Notre étude porte sur l'intérieur de la ville et nous entrevoyons la possibilité d'établir un excellent système de transport rapide qui serait à la fois en surface et souterrain. Une assez grande partie serait en surface, ce qui fait que nous aurions en ville même un système de transport économique et rentable. Il faut, si on tient compte de la distance à parcourir jusqu'à l'Aéroport international, que ce système soit construit en surface. Nous songeons à établir un parcours allant du centre-ville, soit la deuxième étape de notre plan, vers le sud-ouest et, en arrivant à la 45<sup>e</sup> avenue, on reviendrait en surface pour continuer ainsi jusqu'à l'aéroport.

**M. Forrestall:** Se fait-il de la construction sur le plan résidentiel ou industriel le long du trajet qui conduit à l'aéroport?

**M. Dent:** C'est résidentiel, mais, si vous vous dirigez du centre-ville en direction sud, c'est aussi industriel.

**M. Forrestall:** Croyez-vous que les citoyens de votre ville possèdent un réseau de transport au sol efficace quant au nombre de points où l'on peut recueillir les voyageurs ou les laisser descendre?

**M. Dent:** Monsieur le président, monsieur Forrestall, je n'ai pas compris votre question? Vous voulez dire en ce moment?

**M. Forrestall:** Oui. Je n'ai pas vu, du moins je crois ne pas avoir vu combien de points existent pour recueillir et laisser descendre les voyageurs dans le système de transport du détenteur de permis actuel. Ce à quoi je veux en venir, c'est de savoir si, une fois que ces personnes sont arrivées dans la ville, en raison des restrictions ou plutôt des autorisations mentionnées dans leur permis, ils se trouvent à vous créer des problèmes.

**M. Dent:** Monsieur le président, monsieur Forrestall, pour ce qui est de certaines de ces questions, je ne saurais répondre que d'après le nombre de plaintes que nous avons reçues et nous n'en n'avons pas reçues, que je sache, de cette région.

**M. Forrestall:** Je vous remercie beaucoup.

## [Text]

**The Chairman:** Mr. Skoreyko.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Chairman, I wonder if I could ask Your Worship in relation to the map that was given us just a moment ago, is the new airport site near Winterburn a future plan by the City of Edmonton to move the industrial airport out to that area? Is this the reason for the designated new airport at Winterburn?

**Mayor Dent:** Mr. Chairman, Commissioner Hampton will answer.

**Commissioner Hampton:** Mr. Chairman, sir, an apology for the map we supplied: it is not a hundred per cent accurate. We were rather rushed to get the brief together so we took a plan that was based on one of our airport studies in 1963 or 1964. As a result that portion of it is not that accurate. There is a little airport in that area. It is a small private airport but has no reference to any proposed airport that we or the DOT have in mind.

**Mr. Skoreyko:** I wonder, sir, if you could tell this Committee in view of the representation made—I must congratulate you on the brief that you have submitted; I think it is an excellent brief—on page 4 you have made reference to the time involved getting people to the airport and from the airport, in many cases requiring something like two hours of time on the ground and only an hour and five minutes or an hour and twenty-five minutes to get from here to Vancouver, so you really spend more time on the ground than you do in the air. I wonder, sir, if you have given consideration to utilizing the CPR tracks that run towards the International Airport or as a matter of fact, right beside them? Have you given some consideration to utilizing the CPR tracks for your rapid transit or could that be done?

**Commissioner Hampton:** Mr. Chairman, sir, the answer to your question directly is yes, we have given consideration. The first phase of our rapid transit plans will in fact be using the CN right of way, the CN tracks; the second phase, which is the one that crosses the Saskatchewan River, has quite a few alternatives; one of them, and the one that had the highest priority was in fact across the high level bridge using the CPR track right of way. We have given serious thought to the question of getting out to the International

## [Interpretation]

**Le président:** Monsieur Skoreyko.

**M. Skoreyko:** Je voudrais demander à Son Honneur le maire ce qui en est par rapport à la carte qu'on vient de nous remettre il y a un instant. A propos de l'emplacement du nouveau aéroport qui se trouve près de Winterburn, est-il au programme de la ville d'Edmonton d'installer l'aéroport industriel dans cette région? Est-ce la raison pour laquelle on a indiqué l'emplacement du nouvel aéroport à Winterburn?

**M. Dent:** Monsieur le président, M. Hampton aimerait donner une réponse.

**M. Hampton:** Monsieur le président, nous nous excusons de cette carte que nous vous avons distribuée. Elle n'est pas tout à fait exacte. Comme nous avions très peu de temps pour préparer notre mémoire, nous avons utilisé un plan tracé d'après une étude faite pour l'aéroport en 1963 ou 1964. En conséquence, cette partie de la carte n'est pas exacte. Il y a un petit aéroport dans cette région. C'est un petit aéroport privé. Cela n'a rien à voir avec un aéroport éventuel auquel songerait le ministère des Transports.

**M. Skoreyko:** Monsieur, pourriez-vous donner des explications au Comité à propos d'une plainte formulée dans votre mémoire. En passant, je dois vous féliciter pour le mémoire que vous avez présenté. Je pense que ce mémoire est excellent. A la page 4, vous parlez du temps qu'il faut pour conduire les voyageurs à l'aéroport ou les ramener de l'aéroport. Dans bien des cas, il faut environ 2 heures pour faire ce trajet, tandis, qu'il ne faut qu'une heure et cinq ou une heure et vingt-cinq pour faire le voyage d'ici à Vancouver. Ce voyage exige donc plus de temps pour le trajet au sol que pour le trajet dans les airs. Alors, monsieur, est-ce que vous avez songé à utiliser la voie ferrée du Pacifique Canadien qui va vers l'aérogare international ou un endroit situé tout près de cet aérogare? Est-ce que vous avez songé à utiliser la voie du Pacifique Canadien pour ce transport rapide en commun? Est-ce que cela serait possible?

**M. Hampton:** Monsieur le président. La réponse à votre question est oui; nous y avons songé. Notre propre programme de transport rapide en commun comprend, en effet, une première étape qui utilisera l'emprise du National Canadien, c'est-à-dire la voie ferrée du National Canadien. La deuxième étape, qui franchit la rivière Saskatchewan, présente bon nombre de solutions de recharge, dont une et c'est celle qui a la plus haute priorité était d'utiliser le pont élevé et l'emprise du Pacifique Canadien. Nous avons songé sérieu-

## [Texte]

Airport and some preliminary estimates have been looked at using the CPR right of way to get out as far as the take-off to International and then we would have to cross the highway and get over to the building.

I think probably about three quarters of a mile of track would have to be laid. We have in fact asked the CPR to give some thought to this and though there has not been anything definite and no consulting studies as such, we have certainly looked at this and our engineers believe this would be the most economical way of running a mass or a fast transportation system between our downtown area and the International. We have looked in fact at some of these fancier methods such as monorails and other things. We have come to the decision that so long as you have a surface right of way anything underground or anything above ground is just too expensive in relation to surface transportation. The answer to your question is that yes, we have looked at it and we have talked with the CPR and we think it is a good possibility.

**Mr. Skoreyko:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Givens.

**Mr. Givens:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Mayor I lost you at the splash down in your presentation at the end and I would like you to repeat for me if you would and for the Committee. You said that if you miss a plane you should be downtown because of what?

• 0955

**Mayor Dent:** No, my point was that your total trip should be considered a unit. We should not have such inefficient movement between the downtown area and the airport that according to traffic conditions or various changes you do not know whether you are going to make a plane or not; once you get to the place in the downtown area in a city from whence you are going to travel, the transportation should become then extremely efficient until it gets you to the downtown area or place in another city. We should be thinking in terms of making air transportation so efficient that you can travel on the ground as efficiently as you do in the air.

**Mr. Givens:** So you regard a trip by air as an integral whole; once you have reported to a depot downtown then you are in fact in flight and it should be almost automatic. Is that what you are saying?

## [Interprétation]

sement à atterrir à l'aéroport international et nous avons fait une l'évaluation préliminaire du coût des travaux en utilisant l'emprise du Pacifique Canadien pour se rendre à peu près jusqu'à l'aéroport international et en traversant ensuite la route pour se rendre à l'aérogare.

Il y aurait environ trois quarts de mille de rails qu'il nous faudrait poser. Nous avons demandé au Pacifique Canadien d'y songer et d'étudier la question avec nous, mais il n'y a rien de précis et aucune étude d'experts-conseils n'a été faite de façon plus précise. Nous avons vraiment étudié la question. Et nos ingénieurs croient que ce serait la façon la plus économique et la plus rentable d'avoir un système rapide de transport en commun entre le centre-ville et l'aéroport international. Nous avons étudié certaines de ces méthodes plus modernes comme les monorails ou autres systèmes et nous en sommes arrivés à la conclusion que, lorsque vous avez une emprise en surface, tout système souterrain ou au-dessus du niveau du sol est beaucoup plus coûteux que le transport au niveau du sol. Nous avons donc étudié la question, nous en avons parlé au Pacifique Canadien et nous croyons que c'est là une excellente possibilité.

**M. Skoreyko:** Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Givens.

**M. Givens:** Merci, monsieur le maire, je vous ai perdu vers la fin de votre témoignage; lorsque vous parlez de l'atterrissement. Pourriez-vous reprendre ce récit? Vous dites que, si vous manquez l'avion, vous devriez le manquer au centre ville. Pourquoi?

**M. Dent:** Non, voilà à quoi je voulais en venir. En réalité, votre voyage total devrait être considéré comme une unité. On ne devrait pas avoir un transport si peu efficace entre le centre-ville et l'aéroport qui fait que, selon les conditions du trafic ou autres causes imprévisibles, on ne sait pas si on va manquer l'avion ou non. Une fois que vous êtes rendu à l'endroit, dans le centre-ville qui est le point de départ du vol, le transport devrait être parfait jusqu'au centre-ville d'une autre ville. En conséquence, nous devrions songer à faire du transport aérien un service si efficace que, même au sol, on vous déplace aussi efficacement que lorsque vous êtes rendu à l'aéroport et que vous prenez le vol.

**M. Givens:** Donc, une fois que vous vous êtes présenté au terminus en ville, vous considérez que c'est le début de votre vol et que tout devient pour ainsi dire automatique.

## [Text]

**Mayor Dent:** That is correct.

**Mr. Givens:** Are you then recommending or suggesting that there should be a main depot as such?

**Mayor Dent:** Yes, I am saying that in the downtown area there should be some place where your air flight begins and from that point there should be an integrated transportation system that gets you to the airport and the same should exist at the other end.

**Mr. Givens:** Do you mean by this something like they have in New York, the 32nd Street Depot where people can come and check in and then go out to the airport which has not worked out for them? Is this the sort of thing you have in mind?

**Mayor Dent:** Which has not worked out for them?

**Mr. Givens:** Well, the downtown depot in Manhattan?

**Mayor Dent:** Yes.

**Mr. Givens:** Is that the sort of thing you are suggesting?

**Mayor Dent:** Well, sir, I do not know.

**Mr. Givens:** Are you familiar with it?

**Mayor Dent:** You are referring to something with which I am not familiar, so therefore I need to be filled in before I could say yes or no.

**Mr. Givens:** Well, are your officials familiar with the downtown depot in Manhattan? I am trying to understand whether His Worship or you people have in mind that kind of operation, the depot in Manhattan. Are you familiar with it, sir?

**Commissioner Hampton:** Mr. Chairman, sir, yes I am familiar with it and basically that is what we are thinking about but we believe the failure in their system is caused by the fact they are still running into the same problems of getting from the downtown area to Kennedy or the LaGuardia airports because of the traffic. What the Mayor is really saying is that the efficiency of the transportation system has to be such that if it is a 12-minute run, for example, between your terminal and the plane, that it is always a 12-minute run. Your problem arises when it might be a 20-minute run or a half-hour run because of a traffic tie-up or a traffic accident or something like that.

## [Interpretation]

**M. Dent:** C'est bien ce que je veux dire.

**M. Givens:** En conséquence, recommandez-vous ou proposez-vous qu'il y ait un terminus principal?

**M. Dent:** Oui. Je dis que, dans le centre-ville, il devrait y avoir un terminus où commence votre vol et que, à partir de ce point, il devrait y avoir un réseau de transport intégré qui vous achemine à l'aéroport et la même observation s'applique au point d'arrivée.

**M. Givens:** Est-ce que vous parlez d'une chose semblable à ce qu'il y a à New-York au terminus de la 32<sup>e</sup>, où les gens se présentent, s'inscrivent, consignant leurs bagages et se rendent ensuite à l'aérogare. Ce système n'a pas bien fonctionné. Est-ce un système semblable que vous avez en vue?

**M. Dent:** Vous dites que ce système n'a pas donné de bons résultats à New York?

**M. Givens:** Oui, je parle de la station de Manhattan dans le centre-ville?

**M. Dent:** Oui.

**M. Givens:** Est-ce ce que vous proposez?

**M. Dent:** Je ne sais pas, monsieur.

**M. Givens:** Vous la connaissez?

**M. Dent:** Vous faites allusion à quelque chose dont je ne suis pas au courant. Il faudrait qu'on me donne de plus amples renseignements avant que je puisse dire oui ou non.

**M. Givens:** Est-ce que vos hauts fonctionnaires connaissent ce terminus central de Manhattan? Je voudrais savoir si son Honneur ou vous-même songez à un service semblable à ce service de New York.

**M. Hampton:** Oui, monsieur le président. Je connais ce service et, dans les grandes lignes, c'est à un service de ce genre que nous songeons, mais nous croyons que l'échec de leur système vient du fait qu'ils rencontrent toujours ces mêmes problèmes d'avoir à se déplacer du centre-ville à l'aéroport LaGuardia ou à l'aéroport Kennedy, en raison des conditions de la circulation. Ce que son Honneur le maire dit, c'est que l'efficacité du réseau de transport doit être tel que, s'il s'agit d'un parcours qui représente 10 ou 12 minutes de déplacement entre le terminus et l'avion, que ce soit toujours un trajet de 12 minutes. S'il arrive que le trajet est de 20 ou 30 minutes en raison d'un embouteillage ou d'un accident de la route, vous avez alors un problème.

## [Texte]

**Mr. Givens:** How would you segregate your traffic so that you could keep a constant run and know that it is going to be constant?

► 1000

**Commissioner Hampton:** Mr. Chairman, our point is efficiency of the traffic system. We are saying it has got to be either a rail rapid transit so that from point A to point B there is an exact time that you can always keep to or some other type such as monorails, or linear motors, or whatever other type there is. We are saying that any such type that can guarantee this is really the ideal and what we think has to happen. Mr. Chairman, the reason we are saying this is because of our experience with our downtown airport. Because of its proximity people can time themselves very closely and they are, in fact, sing it. Our industrial airport is used to such great extent that it has made us wonder why people are not going to the International to use the same type of service. We believe that much of it can be placed at the doorstep of the time involved to get from point A to point B. If one can improve this, we think it part of the answer to making that terminal much more useful.

**Mr. Givens:** All right. I want to ask you something else now. There is something cropping up in these hearings that intrigues me; that is, the rapid transit idea. Constantly popping up in the hearings is the concept that a rapid transit is going to be the answer. You are saying something similar to that now. wonder what numbers you are basing your theories on? We found in developing our subway system in Toronto, for instance, that although passenger usage of rapid transit increased, car transportation increased to a much greater extent, the day after we put the subway into operation. I want to know whether you investigated this and what you find that substantiates your argument for rapid transit. We found that rapid transit supplements car transportation but does not really replace it. It supplements to a low degree and defies the economics of the situation no matter how cheap you make it. It is cheap to put it in but no matter how cheap the fares are, given a free choice

## [Interprétation]

**M. Givens:** Comment peut-on régler la circulation de manière qu'il y ait un flot régulier et constant et que ce trajet soit toujours de même durée?

**M. Hampton:** Monsieur le président, le point que nous voulons faire ressortir est l'efficacité du système de circulation. Pour l'assurer il nous faut des moyens de transport rapide afin que nous sachions exactement combien de temps dure la course pour se rendre du point "A" au point "B" et que nous puissions nous en tenir à notre horaire. A cette fin, nous pourrions utiliser des véhicules ferroviaires du type monorail, ou des véhicules à moteur linéaire ou tout autre type de véhicule existant. Nous disons que tout type de véhicule de ce genre qui puisse nous garantir une course dans une période de temps déterminé est réellement le véhicule idéal qu'il nous faut.

Monsieur le président, si nous disons cela, c'est à cause de l'expérience que nous avons acquise en matière de transport entre la ville et l'aéroport. En raison de la proximité de ce dernier, les gens peuvent calculer assez exactement le temps qu'il leur faut pour s'y rendre, c'est pourquoi ils utilisent tellement notre aéroport industriel au point où nous nous sommes demandé pourquoi ils ne se rendent pas à l'aéroport international pour obtenir le même genre de service. Nous croyons que tout dépend en grande partie du temps nécessaire pour se rendre du point "A" au point "B." S'il était possible d'améliorer cet aspect du problème, ce serait là, je pense, une façon de rendre ce terminus beaucoup plus utile.

**M. Givens:** Très bien. Je voudrais maintenant vous poser une autre question. Il y a une chose qui surgit constamment au cours de ces audiences et qui m'intrigue, c'est l'idée du transport rapide. Cette idée de transport rapide surgit constamment au cours de nos réunions comme la solution du problème. Vous dites quelque chose de semblable. Je me demande sur quels chiffres vous fondez vos théories? Nous avons constaté à Toronto, par exemple, que depuis l'avènement du métro, même si le nombre des usagers de ce moyen de transport rapide s'est accru, le nombre d'automobiles privées en circulation s'est accru bien davantage le lendemain de l'inauguration du métro. Je voudrais savoir si vous avez enquêté là-dessus et sur quoi vous fondez votre argument en faveur des moyens de transport rapide. Nous avons découvert que les moyens de transport rapide suppléent au transport par automobile mais ne le remplace pas réellement. Ils suppléent dans une faible mesure, mais ne constituent pas un défi économique à

## [Text]

people still seem to want to drive cars. My question is whether you have found this to be a fact, and if so, how do you use those numbers to justify or support your argument for rapid transit?

## [Interpretation]

l'automobile, même si le tarif est très bas. La mise en exploitation de ces moyens de transport rapide coûte cher et même si les tarifs sont très bas, les gens qui sont libres de choisir semblent encore préférer conduire une automobile privée. Voici ma question: avez-vous trouvé, oui ou non, si c'est un fait; si oui, comment pouvez-vous justifier ou étayer votre argument en faveur des moyens de transport rapide?

**Commissioner Hampton:** Mr. Chairman, sir, this really is a question relating to why one should, in fact, put rapid transit in. First of all, I think some of the misconception on rapid transit, especially as it applies to our case, is based on the cost of rapid transits underground work or subways. The cost of subways as such are perhaps anywhere from \$8 million to \$10 million per mile compared with, perhaps, \$1.5 million to \$2.5 million per mile for a surface type of transport. I cannot really answer your question generally, but specifically as it applies to us our passenger usage on the rapid transit on a rail system is not based on trying to change people from using cars to rapid transit, though hopefully we think a lot of people will do this.

**M. Hampton:** Monsieur le président, en réalité, vous nous demandez pourquoi nous devrions aménager un système de transport rapide. Certaines fausses idées se sont répandues au sujet des transports rapides, surtout dans notre cas, en raison des coûts que comporte un aménagement de ce genre, y compris les travaux souterrains. Le coût du métro comme tel se situe peut-être entre 8 et 10 millions de dollars par mille par rapport à 1.5 million ou 2.5 millions de dollars par mille pour un type de transport terrestre. Je ne puis vraiment répondre à votre question de façon générale, mais en ce qui nous concerne particulièrement, l'utilisation de moyens de transport rapide dans le cadre d'un système ferroviaire n'est pas fondée sur une tentative pour empêcher les gens de se servir de leur automobile, au lieu d'utiliser les transports rapides, même si nous espérons que beaucoup le feront.

Toutefois, la rentabilité d'un tel système se fonde sur le nombre d'usagers que nous transportons par autobus à l'heure actuelle sur l'accroissement que nous entrevoyons. En nous servant de ces chiffres et en tenant compte de l'explosion démographique, nous avons alors calculé le nombre estimatif de personnes qu'il faudra transporter sur notre réseau de transport rapide. Sur cette base nous croyons que cela peut très bien marcher.

Encore une fois, que ce soit faisable ou non cela dépend en très grande partie des subventions que vous accordez maintenant au réseau de transport. Par exemple, notre réseau d'autobus est subventionné à l'heure actuelle. Tout ce que je dis effectivement, c'est qu'en notre avis, nous avons démontré que l'exploitation d'un réseau de transport rapide terrestre est possible. Quant à savoir si, oui ou non, nous transporterons les gens qui ont l'habitude de se servir de leur automobile, dépendra de l'efficacité du système. Certains doutent fort que ceux qui n'utilisent pas, à l'heure actuelle, les transports en commun, soient attirés par ce système. S'il s'avère efficace, il attirera un certain nombre mais non pas tous. Toute notre théorie repose sur le nombre d'usagers à l'heure actuelle.

However, the economics and the passenger counts have been really based on what we now carry by our bus system and what we see now in our load growth in our bus system and what we anticipate will be required to be carried by our bus system. Using those figures and expanding them with our population growth we have then worked out what we think we will carry on our rapid transit system. On this basis we think it can work out quite well.

Again, whether it is feasible or not depends so much on how you now subsidize the transit system. Our system, for instance, is subsidized. Our existing bus system is subsidized. Really what I am saying is that we think we have shown that a surface-type rapid transit system is quite feasible and will carry passengers. Whether or not it will carry passengers who now use cars depends on how good a system we provide. There is a doubt in the minds of some that it will not attract too many people who do not now use a public system. We believe that if you build a good system you will attract some of those people though probably not that many. Our whole case is based on existing usage.

## [Texte]

**Mr. Givens:** So you are being realistic about it then.

**Commissioner Hampton:** We hope so, yes.

**Mr. Givens:** I have just one more question. How do you segregate the air traffic between your Municipal airport and your International airport, what goes to where?

**Commissioner Hampton:** Mr. Chairman, our existing industrial airport, the downtown one, has all the northern runs carried by Pacific Western Airlines; Yellowknife, Hay River, Inuvik, Norman Wells, the Northwest Territories area. The traffic serving Whitehorse and the Yukon area goes out of the International through CPA. The Calgary run is on a PWA system which is commonly referred to as the airbus. This accuracy is subject to error but I believe they are now running seven flights a day on that run and you do not have to have advance reservations or advance data of any kind. You get out to the airport, get on an airbus and go to Calgary. This is from the industrial airport.

Now, we do have figures which we can make available to you of how many people actually travel from the downtown airport via the airbus compared with those using the International airport. In fact the downtown airport is used for almost all of the passenger service between here and Calgary and here and the Northwest Territories.

**Mr. Givens:** All other domestic Canadian flights are at the International?

**Commissioner Hampton:** Mr. Chairman, right. Air Canada, CPA and all the charter flights go out of the International. There is a limitation on our domestic airport because of the length of the runways. We have in fact, through the Department of Transport, put a limitation on the weight of aircraft which can come into our airport. The types now being used on the trans-Canada flights the DC 8s and the DC 9s cannot land at our airport.

**Mr. Givens:** Can you give me figures on take-offs and landings how they compare one airport with the other?

**Commissioner Hampton:** Mr. Chairman, we would be pleased to supply them to you; we have all that data. Unfortunately I do not have it with me but we can get it to you today.

**Mr. Givens:** I would like to have those figures, if you could provide them.

## [Interprétation]

**M. Givens:** Vous voyez donc le problème de façon réaliste.

**M. Hampton:** Nous le croyons, en effet.

**M. Givens:** Une dernière question. Comment séparez-vous le trafic aérien entre l'aéroport municipal et l'aéroport international? Quelles sont leurs destinations?

**M. Hampton:** L'aéroport industriel, celui qui est situé en ville, sert de base à la Pacific Western Airlines qui dessert tous les points au Nord: Yellowknife, Hay River, Inuvik, Norman Well, les Territoires du Nord-Ouest. Le trafic aérien à destination de Whitehorse et du Yukon est assuré par la CPA dont la base est située à l'aéroport international. Pour les vols à destination de Calgary, c'est la ligne TWA, appelée généralement l'aérobus, qui en assure le service. Sauf erreur, cette ligne dont la base est située à l'aéroport industriel, effectue à l'heure actuelle sept vols par jour sur ce parcours. Il n'est pas nécessaire de réserver de places à l'avance ni de fournir de données d'aucune espèce. Il suffit de ce rendre à l'aéroport, de s'embarquer dans l'aérobus et de se rendre à Calgary. Nous pouvons mettre à votre disposition des chiffres visant le nombre d'usagers de l'aéroport industriel via l'aérobus par rapport au nombre de ceux qui utilisent l'aéroport international. En fait, l'aéroport municipal dessert presque tous les passagers à destination de Calgary et des Territoires du Nord-Ouest.

**M. Givens:** Tous les autres vols à destination de l'intérieur s'effectuent à partir de l'aéroport international?

**M. Hampton:** Monsieur le président, c'est exact. Les avions d'Air Canada, de CPA, et tous les avions-taxis s'envolent de l'aéroport international. Il y a des limites chez nous en raison de la longueur de nos pistes d'atterrissage. En fait, par l'intermédiaire du ministère des Transports, nous avons limité le poids des avions qui peuvent atterrir à notre aéroport. Les types d'aéronef mis en service par Air Canada, les DC8 et les DC9 ne peuvent atterrir à notre aéroport.

**M. Givens:** Pouvez-vous me fournir des chiffres sur les décollages et les atterrissages ainsi que des chiffres comparatifs portant sur les deux aéroports?

**M. Hampton:** Monsieur le président, nous serions heureux de vous les fournir. Nous avons toutes ces données; malheureusement, je ne les ai pas avec moi, mais nous pourrions vous les faire tenir aujourd'hui.

**M. Givens:** J'aimerais bien les avoir, si vous pouvez me les fournir.

[Text]

**The Chairman:** Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Mr. Chairman, mainly because of the downtown location certainly there is a difference between your airport's taxi service and the taxi service at the International airport. You can allow for an open stand at your Municipal airport because of its location and can always be assured of taxis being there, I imagine, because of its location right in the heart of the city; whereas, an open stand would not work necessarily as well at the International airport?

**Mayor Dent:** Mr. Chairman, I was not making a plea for open or closed stands; I was merely giving you our own experience and you are quite right they are located differently.

**Mr. Horner:** With regard to the rapid transit system, do you believe—and I suppose you will—that the federal government in building airports such as the International airport so far from the city centre places an added load on the municipal cost of getting traffic to and from that airport?

**Mayor Dent:** Mr. Chairman, someone says in a lower voice down here, provincial costs. Yes, I think that this adds to our provincial costs and municipal costs.

**Mr. Horner:** You would then support the idea that this Committee should perhaps recommend to the federal government, perhaps, an in-depth study of assistance from the federal government towards the construction of some system of rapid transit?

**Mayor Dent:** Mr. Chairman, I think most people in our society today recognize the fact that along with many of the current problems such as housing and pollution there is another problem cropping up to which people are not paying the same attention; that is, transportation.

We always say that as you get to the municipal level, the cost of the service we have to provide is going up but our revenues are not. This is one of the areas where our rapidly-urbanizing society is going to choke on itself. We cannot handle this load at municipal level. Anyone that does not seriously recognize that this country is becoming urbanized that there are problems with which the senior government must assist is not realistic in wanting to make certain that the quality of our society is what most of us here would want it to be.

[Interpretation]

**Le président:** Monsieur Horner.

**M. Horner:** Monsieur le président, il y a certes une différence entre le service de taxis pour la desserte de l'aéroport municipal et celle de l'aéroport international, attribuable surtout à leur emplacement. On peut sans doute permettre un poste en commun à l'aéroport municipal car, vu son emplacement au centre de la ville, on peut toujours être assuré d'y trouver des taxis, tandis qu'un poste en commun ne réussirait pas nécessairement aussi bien à l'aéroport international.

**M. Dent:** Monsieur le président, je ne plaidais pas pour ou contre les postes en commun, je vous relatais tout simplement notre propre expérience. Vous avez parfaitement raison, les deux aéroports sont situés à des endroits différents.

**M. Horner:** Pour ce qui est du système de transport rapide, croyez-vous—and j'imagine que vous le croirez—que le gouvernement fédéral en construisant des aéroports comme l'aéroport international à une si grande distance du centre de la ville, ajoute au fardeau des dépenses municipales qu'entraîne la circulation des voyageurs pour aller et revenir de cet aéroport?

**M. Dent:** Monsieur le président, quelqu'un dit à voix basse: des dépenses provinciales. En effet, cela ajoute, je pense, à nos dépenses provinciales et municipales.

**M. Horner:** Vous appuieriez donc l'idée que ce Comité devrait peut-être recommander au gouvernement fédéral de faire une étude approfondie de l'aide que celui-ci pourrait accorder à la construction d'un réseau de transport rapide?

**M. Dent:** Monsieur le président, la plupart des gens dans notre société actuelle reconnaissent, je pense, qu'en plus des problèmes courants, tels: pollution et le logement, il en existe un autre auquel on ne porte pas autant d'attention: celui du transport.

Nous disons toujours qu'au niveau municipal, le coût des services que l'on doit fournir s'accroît mais non pas les revenus. C'est un facteur qui va causer l'étranglement de notre société rapidement urbanisée. Nous ne pouvons, au niveau municipal, nous charger de ce fardeau. Celui qui ne reconnaît pas sérieusement que notre pays s'urbanise de plus en plus en posant des problèmes que les niveaux supérieurs de gouvernement doivent aider à résoudre, n'est pas réaliste s'il veut s'assurer que la qualité de notre société soit celle que la plupart d'entre nous voudrions voir.

## [Texte]

**Mr. Horner:** I could not agree with you more, Mr. Dent. I like your concept on page 4 where you suggest that passengers move from door to door and not necessarily from airport to airport.

I have argued all along, ever since we began these studies in Montreal, that we really should be looking at some type of rapid transit.

Your airport is a typical example of what will happen with the new airport which is being built 27 miles out of Montreal. Yours is about 22 miles. You cannot get a volume of traffic moving that distance without some sort of special rapid transit system.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman and Your Worship, I would add my voice to what Mr. Skoreyko said earlier. This is a well-prepared brief. All of us appreciated the fact that the City of Edmonton at least had seen fit to present its ideas in this brief.

**Mayor Dent:** Thank you.

**Mr. Skoberg:** When you refer to the rapid transit system and the possibility that you may try to use the CPR right-of-way to Nisku, what time element are you looking at in this regard? For how many years are you projecting these studies?

**Commissioner Hampton:** Mr. Chairman, that is a most difficult question. First of all, we have a consulting engineering group now looking at a study of what we should do with our University of Alberta in relation to transportation. This not only involves busing, rapid transit, the roads and the freeways. Part of the study is to decide how to get people from the downtown area into the south side, specifically the south-west side.

We have another problem in relation to a large area of land in the south-east portion of the city where, with the co-operation of the provincial government and the city, there will be room for some 80,000 people. We now have to look at the major problem of transportation.

Both the south-west and the south-east sides are on the way to the International Airport. As to how soon you could even build something in there, after you have gone through all the studies, is a very difficult

## [Interprétation]

**M. Horner:** Je suis tout à fait de votre avis, monsieur Dent. J'aime beaucoup l'idée que vous avez suggérée à la page 4, selon laquelle les passagers vont de porte en porte et non pas nécessairement d'un aéroport à l'autre. J'ai toujours prétendu, depuis que nous avons commencé nos études à Montréal, que nous devrions examiner certains types de véhicules de transport rapide. Votre aéroport est un exemple typique de ce qui va se produire avec la construction d'un nouvel aéroport à 27 milles de Montréal.

Le vôtre est situé à environ 22 milles d'ici. Il est impossible d'assurer la circulation d'un volume de trafic sur un aussi long parcours sans un système spécial de transport rapide.

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, Votre Honneur, je vais ajouter quelques mots aux propos qu'a tenus M. Skoreyko plus tôt. Ce mémoire est très bien préparé et nous sommes tous sensibles au fait que la ville d'Edmonton a juge bon de nous présenter ses idées dans le présent mémoire.

**M. Dent:** Je vous remercie.

**M. Skoberg:** Lorsque vous évoquez le système de transport rapide et la possibilité d'essayer de vous servir de l'emprise du CPR jusqu'à Nisku, sur combien de temps comptez-vous? Ces projections portent sur combien d'années?

**M. Hampton:** Monsieur le président, c'est une question très difficile. D'abord nous avons un groupe d'ingénieurs-conseils qui examine à l'heure actuelle une étude sur ce qu'il y a lieu de faire pour notre Université de l'Alberta par rapport au problème du transport. Il s'agit pas uniquement de transport par autobus, de transport rapide, de routes et d'autoroutes. Une partie de l'étude est consacrée à trouver un moyen de transporter les gens à partir du centre de la ville vers le sud particulièrement vers le sud-ouest. Un autre problème se pose à l'égard d'une vaste superficie de terrain située au sud-est de la ville où avec la collaboration du gouvernement provincial et de la ville, on pourrait loger environ 80,000 personnes. Il nous faut donc examiner le problème majeur des transports.

Les deux secteurs du sud-ouest et du sud-est sont situés sur la route de l'aéroport international. Quand pourra-t-on construire quelque chose dans ce secteur, une fois les études terminées? Il est bien difficile de

## [Text]

question to answer but it certainly would not be quickly.

However, as to the question of the CPR tracks, CPR said to us when we approach them that they are interested and would like some consulting firm to have a look at this to see if it would not be possible to put up a system of mass transportation between the south side and the International Airport. It was envisioned that regardless of what happened on the rest of the system, somebody could perhaps look at a rapid transit system between a south side terminal and the airport. It would not be too difficult to do if it proved feasible.

**Mr. Skoberg:** I certainly appreciate the statement you have on page 4 of your brief where you say here:

It would be short-sighted planning to expend funds on continual additions and improvements...

to roads and parking lots if, in the longer term, something else should be done. I am wondering what co-operation there is and what amount of work is being done by the three levels of government at this particular time in looking at this plan. Has the Department of Transport been involved in this or been contacted?

**Commissioner Hampton:** Mr. Chairman, the Mayor said I should answer that. I said that he should. However, the Mayor is the top magistrate and I will answer it.

We are having very serious discussions with the Department of Transport. I think this Committee should know that our City Council has been very concerned with the whole transportation problem as it applies to air transport in the City of Edmonton. We have a unique problem here in that we have this downtown airport, we have the International Airport, we have the Namao military airbase; and we have the Cooking Lake Seaplane Base which has some ground facilities. There are problems at all places.

Our industrial airport is getting so busy that the Department of Transport and ourselves have had to impose restrictions at certain times for usage of the airport. We have got problems in relation to putting up a new terminal building; we have problems in relation to wider parking aprons because we have hardly any place to put airplanes.

## [Interpretation]

répondre à cette question, mais ce ne serait certes pas pour bientôt.

Toutefois, en ce qui concerne l'emprise du CPR, ou nous a répondu lorsque nous avons abordé la question, que la Compagnie s'intéressait à l'affaire et aimeraient que des experts-conseils examinent la question pour voir si, en fait, il serait possible d'aménager un système de transport de masse rapide entre le secteur sud et l'aéroport international. On a cru que, peu importe ce qui pourrait se produire pour le reste du système, on devrait peut-être examiner cette possibilité. Si l'entreprise était réalisable, il ne serait pas trop difficile de la mener à bonne fin.

**M. Skoberg:** Je reconais la valeur de l'opinion que vous énoncez à la page 4 de votre mémoire lorsque vous dites:

Ce serait de la planification de myope de dépenser les deniers publics pour continuer à améliorer les routes et à agrandir les parcs de stationnement si, à plus long terme, il fallait faire autre chose.

Je me demande quelle somme de travail accomplissent en ce moment les trois niveaux de gouvernement, et quelle collaboration existe entre eux tandis qu'ils examinent ce projet. Le ministère des Transports s'y est-il intéressé ou le lui a-t-on signalé?

**M. Hampton:** Monsieur le président, M. le maire prétend que je devrais répondre à cette question. A mon avis, il devrait y répondre lui-même. Or, comme le maire est le premier magistrat, je vais répondre.

Nous avons des discussions très sérieuses avec le ministère des Transports à l'heure actuelle. Votre Comité devrait savoir, je pense, que notre Conseil municipal s'est fort préoccupé de toute cette question du transport, pour ce qui est du transport aérien dans la ville d'Edmonton. Nous avons un problème unique ici, en ce sens que nous avons l'aéroport municipal et l'aéroport international; nous avons la base aérienne militaire de Namao et l'hydrobase de Cooking Lake qui est dotée d'installations sur la terre ferme. Partout, des problèmes se posent.

Notre aéroport industriel est tellement chargé que le ministère des Transports et nous-mêmes avons dû imposer des restrictions à certains moments, pour l'utilisation de l'aéroport. La construction d'une nouvelle aérogare terminale nous pose des problèmes ainsi que l'agrandissement des aires de stationnement, car nous disposons de très peu d'espace pour le stationnement des avions.

## [Texte]

Our Council had decided that we should have a major transportation study. Council said: "What does this all mean? Where are we really going in the next 10 or 15 or 20 years in Edmonton? Let us have a study. Let us ask the assistance of the Department of Transport and the provincial government." The provincial government has, in fact, set up a transportation department to look at this whole picture.

The Department of Transport said to us: "Let us sit down and decide what are some of the alternatives. What can be done? What is the best way to serve Edmonton?" These meetings have been going on now for three or four months. We cannot report too much except that we are discussing these very things that we are talking about today...that ground transportation has a tremendous effect on what you do.

For example, we are anticipating the rapid transit would go right beside our airport and if it is expanded and we do build a new terminal and set it up as a major commercial centre, then the rapid transit would tie into it. These are some of the studies that we are talking about. We are just getting into the discussions. That is all the progress I can give you on that.

**Mr. Skoberg:** Is there any federal money at all in your municipal or industrial airport that you have here?

**Mayor Dent:** Mr. Chairman, there is in the cost of operating the tower. Between \$350,000 and \$400,000 a year is contributed towards its operation.

However, with your permission Mr. Chairman, I would like to give my version of the answer that Commissioner Hampton gave. We are in a unique situation in some ways. We have three good airports very close to us here.

We have one military one which is very convenient and which is operated by the Department of National Defence. I do not want to exaggerate here but it is popularly thought that they may land six or eight planes a day which would give us a viable alternative or a place to which to move to take the weight off our own or to use in conjunction with them. However, we have been told that there is no way that we can get any part of the use of that.

We have one that is a distance away because it is difficult to get to and from at in terms of time. It is inconvenient with a

## [Interprétation]

Notre Conseil a donc décidé de faire une étude approfondie du problème des transports. Le Conseil a dit: «Qu'est-ce que cela signifie? Où allons-nous d'ici 10, 15 ou 20 ans, à Edmonton? Il nous faut une étude. Demandons l'aide du ministère des Transports et du gouvernement provincial.» En fait, le gouvernement provincial a créé un ministère des Transports pour étudier tout ce problème.

Le ministère des Transports nous a dit: «Asseyons-nous et parlons des solutions de rechange qui se présentent. Que peut-on faire? Quel serait le meilleur moyen d'aider Edmonton?» Ces réunions durent maintenant depuis trois ou quatre mois. Nous ne pouvons en dire grand-chose, sauf qu'on discute effectivement de ce dont nous parlons aujourd'hui—que le transport terrestre comporte des répercussions considérables sur toute l'entreprise.

Par exemple, nous envisageons que le transport rapide se rendrait juste à côté de l'aéroport actuel, or si nous élargissons et si nous construisons un nouveau terminus, que nous aménagerions un centre commercial important, alors, le transport rapide y serait relié. Voilà certaines questions à l'étude en ce moment. Nous avons à peine amorcé le débat. Ce sont là tous les progrès accomplis dont je puis vous faire part.

**M. Skoberg:** Le fédéral a-t-il engagé des fonds dans votre aéroport municipal ou industriel?

**M. Dent:** Monsieur le président, en effet, dans les frais d'exploitation de la tour de contrôle. Le gouvernement fédéral verse une contribution de \$350,000 à \$400,000 à l'égard de cette opération.

Avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais vous donner ma version de la réponse qu'a fournie le commissaire Hampton. Notre situation est unique sous certains rapports. Nous avons trois bons aéroports tout près de nous. Nous avons un aéroport militaire fort commode qui relève du ministère de la Défense nationale. Je ne voudrais pas exagérer, mais on croit que six ou huit avions peuvent y atterrir par jour, ce qui nous donnerait une solution de rechange viable, un endroit sur lequel nous pourrions nous replier pour déplacer le fardeau de notre propre aéroport ou pour nous en servir, en collaboration toutefois. Mais, on nous a informés que nous ne pouvions utiliser aucun secteur de cet aéroport.

Nous en avons un situé à une bonne distance de la ville; il est difficile de s'y rendre et d'en revenir en fonction du temps qu'exige

## [Text]

beautiful terminal that is often referred to as a mausoleum.

We have one closer in and this one is much over-used because of its convenience.

We think that the federal government does have, one way or the other, the solutions to all our problems of air travel. The solutions lie in the two airports that they have and are either to make the one of their two that is closer in partially available to us or, in terms of convenience, making the one that is farther away, closer to us with surface transportation. The International Airport actually provides the access to many places on the continent. However, the annoyance and inconvenience of movement to and from it reduces the actual demand for air travel and thus, reduces the loadings.

The service is based on the loadings. So economically we are caught. People will not go and use the airport as much as they would because it is inconvenient and if we cannot provide the loadings then we do not get the service. In other words, the planes land in other centres instead of here. This means people use our local airport and move from it down to the other centre to get on to the major lines, thus inconveniencing the people of Edmonton still further. Thank you.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, I wonder if, with regard to the figures Mr. Givens was referring to earlier, those figures could be made part of our transcript and not be on separate sheets.

**The Chairman:** Do you wish to make a motion?

**Mr. Skoberg:** I so move.

Motion agreed to.

**The Chairman:** Do you have any idea how long it will be before we have those figures, Mr. Hampton?

**Mr. Hampton:** Mr. Chairman, we will have those figures for you first thing after lunch.

**The Chairman:** Very good.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, is there a possibility of my having a supplementary here?

**The Chairman:** I could put you down for the second round.

## [Interpretation]

une telle randonnée. C'est une belle aérogare, peu commode, qu'on appelle souvent un mausolée.

Nous en avons un tout près d'ici et justement, en raison de sa proximité, il est surchargé.

Nous croyons que le gouvernement fédéral a, en effet, d'une façon ou d'une autre, trouvé la solution de tous nos problèmes de transport aérien. Cette solution réside dans le fait qu'il possède deux aéroports. De deux choses, l'une: soit qu'il mette à notre disposition, au moins partiellement, celui qui est le plus rapproché de la ville, soit qu'il rapproche celui qui est le plus éloigné au moyen de transport terrestre. L'aéroport international donne accès en fait, à de nombreux endroits du continent. J'ai déjà mentionné les ennuis et les embarras qu'entraîne le transport pour aller et venir de l'aéroport international, ce qui réduit la demande de transport aérien et, par voie de conséquence, réduit les chargements.

Le service est fondé sur les chargements. Donc, sur le plan économique, nous sommes paralysés. Les gens n'utilisent pas l'aéroport autant qu'ils le voudraient parce qu'il présente des inconvénients et si nous ne pouvons fournir les chargements, nous ne pouvons alors obtenir le service. En d'autres termes, les avions atterrissent ailleurs qu'ici. Cela signifie que les gens utilisent notre aéroport municipal pour se déplacer vers l'autre centre et rallier les grandes lignes, ce qui est une source de désagréments de plus pour les gens d'Edmonton. Je vous remercie.

**M. Skoberg:** J'aimerais demander, monsieur le président, au sujet des chiffres mentionnés par M. Givens un peu plus tôt, s'ils pourraient être incorporés dans la transcription au lieu de paraître sur des feuillets distincts?

**Le président:** Voulez-vous présenter une motion?

**M. Skoberg:** Je propose cette motion.

(La motion est adoptée.)

**Le président:** Savez-vous, monsieur Hampton, dans combien de temps nous aurons ces chiffres?

**Mr. Hampton:** Monsieur le président, nous vous fournirons ces chiffres tout de suite après le dîner.

**Le président:** Très bien.

**Mr. Pringle:** Monsieur le président, me serait-il possible de poser une question complémentaire?

**Le président:** Je pourrais vous mettre sur la liste pour la deuxième tour.

## [Texte]

**Mr. Pringle:** All right, the second round then.

**The Chairman:** Are you through, Mr. Skoberg?

**Mr. Skoberg:** Yes.

**The Chairman:** Mr. Rock, you are next.

**Mr. Rock:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Mayor, your thinking is to bring passengers from a central point "A" to a place called "B", the airport. This central point "A", will be somewhere in the centre of your municipality. Do you not think that you are going to have a problem of congestion getting to that point "A" and also a parking problem, which today is a problem at the airport? Do you not feel that you are taking this problem from the airport and bringing it right to some central point "A" in your municipality?

**Mayor Dent:** Mr. Chairman, Mr. Rock, of course we will have the problem. We have the problem today. We are seeking a solution, working at, and spending hundreds of thousands of dollars annually on, a solution to this problem.

We cannot, however, not use this place because, remember, point "A" is where the population is. This is so, too, in most cities in Canada people are. This is the centre of your population of the size we are—the centre of your wheel where your normal ordinary transportation links go.

If you go to Toronto or any city in this country, you will see that their rapid transit, their roads, everything goes to point "A". They lead there. To go to an international airport, people have to pass through point "A" anyway. All right then. If you have to get to point "A" inefficiently, I see no need to hoist on to future generations, inefficiency in getting from point in "A" to point "B".

**Mr. Rock:** Do you not think that the present planning of your city forces everyone to go to point "A"? In other words, do you not feel that the people in this whole vast city of yours could go directly from where they are living to the airport without having to go through this point "A". It seems you have created a plan in such a way that everyone has to go to this one point and pass through there before they can get to the airport instead of just taking a direct route to the airport.

## [Interprétation]

**M. Pringle:** Très bien, alors, pour le deuxième tour.

**Le président:** Monsieur Skoberg, vous avez terminé?

**M. Skoberg:** En effet.

**Le président:** Monsieur Rock, vous avez la parole.

**M. Rock:** Je vous remercie, monsieur le président. Monsieur le maire, vous comptez déplacer les voyageurs à partir d'un point central «A» jusqu'au point «B», soit l'aéroport. Ce point central «A» serait situé au centre de votre municipalité. Avez-vous pensé au problème de congestion qui va se poser pour vous rendre à ce point «A» ainsi qu'au problème de stationnement, qui se pose aujourd'hui à l'aéroport? Ne croyez-vous pas que vous allez tout simplement déplacer ce problème de l'aéroport pour le mettre au point central «A» de votre municipalité?

**M. Dent:** Monsieur le président, monsieur Rock, nous aurons évidemment, ce problème, nous l'avons à l'heure actuelle. Nous cherchons une solution, nous y travaillons et nous dépensons des centaines de milliers de dollars par an, pour trouver une solution à ce problème.

Toutefois, nous ne pouvons pas ne pas nous servir de cet endroit, parce que, vous vous en souvenez, le point «A» se trouve où sont les gens. C'est le centre de la population. C'est également le cas dans la plupart des villes du Canada, de l'importance de la nôtre—c'est le centre de la roue où convergent les lignes normales.

Si vous allez à Toronto ou dans toute autre ville du pays, vous allez constater que leur système de transport rapide, leurs routes, tout converge vers le point «A». Tout y conduit. Pour se rendre à un aéroport international, les gens doivent de toute façon passer par le point «A». En bien, alors, s'il faut se rendre de façon inefficace au point «A» je ne vois pas la nécessité de passer aux générations futures nos moyens peu efficaces de nous rendre du point «A» au point «B».

**M. Rock:** Ne pensez-vous pas que la planification de votre ville force tout le monde à se rendre au point «A»? Autrement dit, ne croyez-vous pas que tous les gens de cette grande ville, qui est la vôtre, pourraient se rendre directement de leur domicile à l'aéroport sans être obligés de passer par ce point «A»? Vous avez, semble-t-il, créé un plan de telle façon que tout le monde doit passer par ce point avant de pouvoir se rendre à l'aéroport au lieu de prendre une route directe vers l'aéroport.

## [Text]

**Mayor Dent:** Mr. Rock, you are getting into the whole problem of surface transportation and movement through cities. What you are actually saying is that we cut these corridors through and around. This would be the most beautiful method of solving this problem. The misfortune is that we have not got the money to pay for the kind of solution you are suggesting, the provincial government says they have not got it and the federal government has been most unwilling to provide it. I do not think they have it either.

It would be very, very nice to have all these transportation corridors through these many places in the urban areas and have our 1.2 people travelling per automobile but we would have to buy enough real estate so as to get people to move, and this sort of thing. Society cannot afford them, so therefore we have to say: "Here is where the action is and there is where people want to go." Not just to airports, but to other places. Then we have to use a reduced number of corridors with tremendous efficiency.

**Mr. Rock:** I see. Is your study and thought based on the employees working at the airport, the passengers, or both? I am thinking of the baggage problem. You cannot come on to any of these rapid transportation systems with a lot of baggage, they just will not allow you on. If you have a few parcels, yes. But if you come on with a few big suitcases, they just will not allow you on them. So when you are thinking about this rapid transportation system, are you thinking of it for the employees at the airport, or are you thinking of it for passengers and employees?

**Commissioner Hampton:** Mr. Chairman, we are thinking primarily of passengers and the type of system we envisage would be able to take all types of baggage. In fact, we are thinking that it should even take freight—a system that would palletize freight movements. So we are thinking of both passengers and freight.

There is also a problem with employees, and again this refers to our airport problem and our own problem in the city. We know that, if we move our airline operations or our total operations from industrial to international, there will be a tremendous extra cost in employees going to international. This does not just take into consideration transportation. It takes into consideration this famous item called union contracts and you get involved in all kinds of things. We have

## [Interpretation]

**M. Dent:** Monsieur Rock, vous abordez tout le problème des transports terrestres et de la circulation en zone urbaine. Vous dites effectivement que nous devrions construire des corridors à travers et autour de la ville. Ce serait évidemment le meilleur moyen de résoudre ce problème. Par malheur, nous n'avons pas l'argent nécessaire pour payer ce genre de solution. Le gouvernement provincial nous assure qu'il ne l'a pas non plus et le gouvernement fédéral n'a pas voulu le fournir. A mon avis, il est aussi à court d'argent.

Il serait bien beau d'avoir tous ces corridors de transport à travers ces nombreux endroits dans les régions urbaines et aussi une ou deux personnes voyageant par automobile. Mais il faudrait acheter suffisamment de propriétés immobilières pour inciter les citadins à déménager et ainsi de suite. La société n'a pas les moyens de le faire, en conséquence, il nous faut dire:

«Voici où se passent les choses et voilà où les gens veulent se rendre» Non pas seulement aux aéroports, mais aussi à d'autres endroits. Ensuite, nous serons obligés d'utiliser un nombre réduit de corridors avec force efficacité.

**M. Rock:** Je vois. Votre étude se fonde-t-elle sur le nombre d'employés qui travaillent à l'aéroport ou sur le nombre de passagers ou sur les deux? Je pense au problème des bagages. Dans tout système de transport rapide, on ne peut pas transporter beaucoup de bagages, on ne le permet pas tout simplement. Si vous avez quelques petits colis, oui. Mais si vous arrivez avec de grosses valises, on ne nous laisse pas passer. Donc, lorsque vous pensez au système de transport rapide, pensez-vous aux employés de l'aéroport ou pensez-vous aux passagers et aux employés.

**M. Hampton:** Monsieur le président, nous pensons surtout aux passagers, mais le genre de système que nous envisageons pourrait prendre toutes sortes de bagages. En fait, nous pensons qu'il devrait même accueillir des marchandises—un système permettant de palettiser les marchandises. Nous pensons donc autant aux passagers qu'aux marchandises.

Il y a aussi le problème des employés. Encore une fois ceci se rapporte aux problèmes que posent l'aéroport international et le nôtre. Nous savons que si nous devions déplacer les opérations aériennes ou le total de nos opérations de l'aéroport industriel à l'aéroport international, il en coûterait beaucoup plus cher aux employés pour se rendre à l'aéroport international, ce qui ne tient pas compte uniquement du transport, mais aussi de cet élément important qu'on appelle les conventions

## [Texte]

looked at this, not in great detail but enough to know that it is a very important factor.

**Mr. Rock:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, Mayor Dent. It would appear most of our Committee are in agreement with you that we need more rapid transit systems all over the country.

I sometimes think that if Henry Ford had really known what his Model-T was going to evolve into, in providing money and revenue, and also a terrific number of problems for all government bodies, he might have started making something else. However, we have the problem.

In all of our discussions, whether it be, for instance, railroads that do run rapid transits, it is a problem of getting people, who like their own wheels, to use rapid transit systems. Do you have any particular theory as to solving this? Mr. Hampton mentioned something about your having to put restrictions on at the municipal airport. Do you think that part of the solution might be arrived at by restricting the types of people going to airports to just passengers, coming or going. There could be some restrictions made this way. Just how are we going to find—I think this is something that this Committee is groping for—some way of getting John Q. public to use rapid transit systems rather than his own wheels?

**Mayor Dent:** Mr. Chairman, one of the things that is most difficult so far as getting the citizenry to accept rapid transit is concerned is the fact that they believe and rightly so, to some extent, that they are not going to change their patterns or their behaviour, at least not voluntarily, so our studies on rapid transit unfortunately have been done on the assumption that we are not going to change the proportion of people that get on to it.

However, I am absolutely certain that if we were to have a rapid transit line running from the downtown area to our International Airport it would carry at least 80 per cent of the people that move there. Now, I am not certain of how this would apply in other areas but I think that it would in our own

## [Interprétation]

collectives qui vous impliquent dans toutes sortes de choses. Nous avons examiné ces contrats pas tellement en détail, mais suffisamment pour savoir qu'il s'agit d'un élément fort important.

**M. Rock:** Je vous remercie.

**Le président:** Monsieur Howe.

**M. Howe:** Monsieur le président, monsieur le maire, la plupart des membres du Comité semblent d'accord avec vous pour dire qu'il nous faut plus de réseaux de transport rapide d'un bout à l'autre du pays. Je pense parfois que si Henry Ford avait su réellement quelle évolution son modèle T allait prendre en fournissant argent et revenu ainsi qu'un nombre terrible de problèmes pour tous les organismes de l'État, il aurait peut-être inventé quelque chose d'autre. Enfin, le problème existe.

Au cours de tous nos entretiens, qu'il s'agisse, par exemple, des chemins de fer qui exploitent, en effet, des transports rapides, on revient toujours au problème de faire en sorte que les gens qui aiment conduire leur propre voiture, utilisent les transports rapides. Auriez-vous une théorie particulière susceptible de résoudre ce problème? M. Hampton a parlé des restrictions que vous avez dû imposer à l'aéroport municipal. Pensez-vous que vous pourriez arriver à une solution même partielle, en limitant aux seuls passagers aller-retour l'accès aux aéroports? On pourrait, bien sûr, imposer des restrictions de ce genre. Comment pourrait-on découvrir un moyen—c'est aussi ce que le Comité cherche, je pense—un moyen de persuader M. Durand et tout le public d'utiliser les services de transport rapide au lieu de conduire son propre véhicule?

**M. Dent:** Monsieur le président, une des choses les plus difficiles pour ce qui est de faire accepter aux citoyens un réseau de transport rapide, c'est qu'ils croient et ils ont raison d'ailleurs dans une certaine mesure, qu'un tel réseau ne les forcera pas à modifier leurs habitudes ou leur comportement; donc, les études que nous avons faites sur les réseaux de transport rapide ont malheureusement été effectuées en se fondant sur la prémissé que la proportion des usagers ne changerait pas.

Néanmoins, je suis absolument sûr que si nous avions un réseau de transport rapide du centre-ville à l'aéroport international, au moins 80 p. 100 des gens qui font ce trajet utiliseraient ce moyen de transport. Je ne suis pas sûr de la façon dont cela s'appliquerait dans d'autres régions, mais dans notre propre

## [Text]

community. But then our International Airport is some distance away.

**Mr. Howe:** Yes, you have a unique situation here. We were told in Vancouver, for instance, that more people use the taxis, which cost more, rather than the buses, which are more economical. In our affluent society they want to be independent so they take a taxicab.

**Mayor Dent:** Mr. Chairman, in response to that I think in our affluent society, people instead of saving money are saving time. Our comment here is that since just that happens, people do take the taxi rather than the bus, they are buying time by the extra expenditure of money, and if you supply something that is more efficient than the taxi, then they will still buy the time. But certainly it can be done much more cheaply and efficiently than it is at present.

**Mr. Howe:** As I say, Mr. Chairman, I think this is a problem that all bulk transit systems are finding today. Of course, the railroads are in the same position in trying to get people off the roads onto the tracks again. As I said to the Minister the other day, if they would make the railways more efficient and comfortable they would get more people to ride on them. However, that is not the problem here. Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Deakon.

**Mr. Deakon:** Thank you, Mr. Chairman. After listening to my colleagues ask you these various questions and your replies to them, I note also in your brief that you indicate there is a right of way, partly along the Canadian Pacific Railway Edmonton-Calgary line which possibly you could utilize for a portion of this rapid transit which you were talking about. I was also thinking perhaps could you utilize, adjacent to that line, a road which would be a so-called rapid transit vehicular road to and from the International Airport, which would be only for the purpose of vehicles going to and from the airport.

You are in a very favourable position in this regard too, because you have wide open spaces here, undeveloped and unpopulated

## [Interpretation]

communauté cela marcherait, je pense, car notre aéroport international est tout de même assez éloigné.

**M. Howe:** En effet, la situation est unique ici. On nous a dit, à Vancouver, que plus de gens louent des taxis, qui coûtent plus cher, au lieu d'utiliser les autobus plus économiques. Dans notre société d'affluence, les gens veulent être indépendants, donc ils prennent des taxis.

**M. Dent:** Monsieur le président, en réponse à cette observation, je dirais plutôt que dans notre société d'affluence, au lieu d'économiser leur argent, les gens économisent leur temps. Notre commentaire ici serait: puisque cela se produit, c'est-à-dire, que les gens prennent le taxi au lieu de l'autobus, ils achètent du temps en faisant une dépense d'argent supplémentaire. Mais, si vous fournissez un moyen de transport plus efficace que le taxi, alors ils achèteraient toujours du temps. Assurément, cela peut se faire à un coût beaucoup moins élevé que ce qu'on fait maintenant et d'une façon beaucoup plus efficace.

**M. Howe:** Je le répète, monsieur le président, il s'agit d'un problème qui se pose à l'heure actuelle à tous ceux qui sont engagés dans le transport de marchandises en vrac. Bien entendu, les chemins de fer éprouvent les mêmes difficultés en ce sens qu'ils essaient d'encourager les gens à quitter leurs véhicules pour utiliser les trains de nouveau. Je le disais au ministre, l'autre jour, si le transport ferroviaire était plus efficace et plus confortable, plus de gens utiliseraient ce mode de transport. Toutefois, ce n'est pas le problème qui se pose ici. Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Deakon.

**M. Deakon:** Je vous remercie, monsieur le président. Après avoir entendu les diverses questions que mes collègues vous ont posées et vos réponses, je remarque aussi dans votre mémoire que vous parlez d'une emprise située en partie le long de la ligne du Pacifique-Canadien Edmonton-Calgary que vous pourriez utiliser, semble-t-il, pour une partie de ce réseau de transport rapide dont vous avez parlé. Je pensais aussi que vous pourriez peut-être utiliser une route contiguë à cette ligne, qui pourrait être, disons, une autoroute pour les véhicules qui assurerait la liaison avec l'aéroport international, cette route serait utilisée uniquement par les véhicules qui feraient la navette entre la ville et l'aéroport.

Vous êtes aussi, à cet égard, dans une situation très favorable, du fait que vous avez jusqu'à l'aéroport de grands espaces inexplo-

## [Texte]

areas to the airport, which other cities have not.

**Commissioner Hampton:** Mr. Chairman, what you are referring to, I believe, is an express busway system and perhaps even a restricted lane for a bus that runs down a freeway. Something like that?

**Mr. Deakon:** Not necessarily buses. I mean even private vehicles. If necessary, to compensate for the cost of this, you could...

**Commissioner Hampton:** Yes. The answer to that really is that it is true that we have a very good highway now between International and the city limits. The problem that really arises is that between the city limit and the downtown area we do not have a wide open space. We have a real problem. We have in fact a concept, a preliminary plan, for a freeway from downtown Edmonton, across the river, through a ravine and into the southeast area which would tie in to what we term the Calgary highway which goes out to International. The cost of that freeway when we looked at it—and this has not been approved by Council—is very high.

I was going to try to put some figures on it but it is very high even in relation to other freeways that we have built. So we do have a real problem. I think perhaps if you had a freeway from downtown to International and you could get, say, a 15-minute uninterrupted run with no traffic lights or something like that, this would be an alternative in relation to rapid transit that one should look at to see whether or not it really is the better answer. We are really saying that studies should be done on rapid transit to see how it does compare.

We are making the same study of the southeast area to find out what is the best way to get people between downtown and that area; whether we should spend this large amount of money for the freeway or whether we should spend it for the rapid transit. It becomes two studies; which is the best way? I do not think we are saying that this is the answer. We are really saying that it is time that somebody spent some money to look at it and compare figures, passengers, and say, "this is the best answer."

**Mr. Deakon:** You see, Mr. Mayor, I was interested in the statement you made. Significantly you mentioned that your studies do not have the purpose of trying to dissuade people

## [Interprétation]

tés et non peuplés, ce que d'autres villes n'ont pas.

**M. Hampton:** Monsieur le président, vous faites allusion, je crois, à un système d'autobus-express, peut-être même à une voie réservée à la circulation de ces autobus. Est-ce cela?

**M. Deakon:** Pas nécessairement aux autobus. Je veux dire même aux véhicules privés. Au besoin, pour compenser les frais, vous pourriez...

**M. Hampton:** C'est juste. Il est vrai que nous avons une excellente route maintenant entre les limites de la ville et l'aéroport international. Le problème qui se pose découle du fait qu'entre les limites de la ville et le centre-ville, nous n'avons pas un vaste espace libre. Nous avons donc un problème réel. En fait, nous avons une idée, un plan préliminaire, prévoyant la construction d'une route à partir du centre-ville d'Edmonton, à travers la rivière, le ravin, en direction sud-est, et qui reliera ce que nous appelons la route de Calgary qui s'étend jusqu'à l'aéroport international. Le coût de cette route n'a pas été approuvé par le Conseil, il est très élevé.

Je voulais essayer d'établir un prix, mais il serait très élevé même par rapport aux autres grandes routes que nous avons construites. Donc, un véritable problème se pose. Il faudrait peut-être songer à une autoroute qui partirait du centre-ville pour s'étendre jusqu'à l'aéroport international qui permettrait, disons, un parcours ininterrompu sans feux de circulation effectué en quinze minutes; ce serait une solution de rechange par rapport au transport rapide, il faudrait étudier quelle est, en réalité, la meilleure solution. Nous disons donc qu'il faudrait effectuer des études sur le transport rapide afin de les comparer.

Nous faisons une étude de ce genre portant sur la région sud-est afin de découvrir quel est le meilleur moyen de transporter les gens à partir du centre-ville jusqu'à ce secteur. Il s'agit de décider s'il faut dépenser ce montant énorme pour l'autoroute ou pour les transports rapides. Ce qui fait deux études; quelle est la meilleure solution? Nous ne disons pas que c'est là la réponse. Nous disons tout simplement que le moment est venu de dépenser un peu d'argent pour examiner le problème, comparer les chiffres, les données statistiques relatives aux passagers afin de pouvoir dire: «Voilà la meilleure réponse.»

**M. Deakon:** Voyez-vous, monsieur le maire, la déclaration que vous avez faite m'a fort intéressé. De manière significative, vous avez mentionné que vos études n'ont pas pour but

## [Text]

from doing what they are doing now—in other words, using vehicular traffic, private vehicular traffic. If you have a throughway, as you mentioned there is no problem till you reach the city limits. Also a rapid transit system can even be utilized for cargo with these large containers which would take large amounts of baggage, or whatever cargo you want to deliver in the containers and ship right on the aircraft. But have you taken into consideration the possibility of eliminating private vehicular traffic in the core of the city during certain hours of the day?

**Mayor Dent:** Mr. Chairman, even our City Council has not had that degree of courage as yet.

**Mr. Deakon:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Skoreyko.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Chairman, Your Worship and Commissioner Hampton, I listened with interest to your observations with respect to the five airports that we have in our vicinity and I appreciate that we probably have more airports in our city than a good many in Canada.

However, the fact remains that we are concerned about the operations at the International Airport in Edmonton, sir, and I am wondering if the City has given serious consideration to discontinuing the services of the city airport and amalgamating those services at the International Airport? This would do two things: first of all, it would relieve a certain amount of air traffic congestion at the city airport and second, it would increase traffic at the International Airport which would certainly help to pay for the transit system you propose.

**Mayor Dent:** Mr. Chairman, I am glad you gave me an opportunity to answer this particular question. We feel that air traffic or air transportation has to be looked at. We think that as you rightly point out, we probably have more airports than any place else in Canada and probably poorer air service for any centre our size.

We feel that there should be in this city an over-all transportation study as far as air travel is concerned. We have looked at this in terms of costs and we have decided that it can be done for about \$75,000. The City Council has agreed to make available a certain portion of this money for this type of

## [Interpretation]

de tenter de dissuader les gens de faire ce qu'ils font maintenant, c'est-à-dire, d'utiliser leur propre voiture. Si vous avez une autoroute, comme vous l'avez signalé, aucun problème ne se pose jusqu'aux limites de la ville. De plus, un système de transport rapide pourrait même être utilisé pour le transport de marchandises grâce à ces grands containers dont on se servirait comme fourgons à bagages ou pour toutes les marchandises devant être livrées directement à l'avion. Mais, avez-vous songé à la possibilité d'éliminer toute circulation de voitures privées au cœur de la ville pendant certaines heures de la journée?

**M. Dent:** Monsieur le président, même notre Conseil municipal n'a pas encore eu le courage d'aller jusque là.

**M. Deakon:** Je vous remercie.

**Le président:** Monsieur Skoreyko.

**M. Skoreyko:** Monsieur le président, monsieur le maire, monsieur le commissaire Hampton, j'ai écouté avec un vif intérêt les observations que vous avez faites à l'égard des 5 aéroports dont notre région est dotée. Je suis sensible au fait que notre ville possède plus d'aéroports que bon nombre de villes canadiennes.

Mais, le fait demeure que nous sommes préoccupés des opérations de l'aéroport international d'Edmonton. Je me demande si la ville a songé sérieusement à discontinuez le service de l'aéroport municipal pour fusionner ces services à l'aéroport international? Ceci aurait un double effet: d'abord, celui de décongestionner dans une certaine mesure la circulation aérienne à l'aéroport municipal et deuxièmement, d'augmenter le trafic à l'aéroport international, ce qui aiderait certes à acquitter les frais du système de transport rapide auquel vous songez?

**M. Dent:** Monsieur le président, je saisir avec plaisir l'occasion que vous m'offrez de répondre à cette question. Nous sommes d'avis qu'il est impératif d'examiner la question de la circulation aérienne ou du transport par air. Comme vous l'avez signalé avec raison nous avons probablement plus d'aéroports que n'importe quelle autre ville au Canada et probablement un service aérien inférieur à celui de toute ville de l'importance de la nôtre.

Il faudrait, estime-t-on, faire ici une étude globale des moyens de transport relatifs au transport aérien. Nous avons étudié la question en fonction des coûts et nous avons décidé que cela pourrait ce faire moyennant environ \$75,000. Le Conseil municipal s'est engagé à mettre à notre disposition une partie

## [Texte]

study. The provincial government has given us encouragement to go ahead. It seems, however, that there is another level of government also involved and concerned, from whence money is a little bit more difficult to get, when it comes to the solution of a problem of this type.

**Mr. Skoreyko:** Your Worship, have you given serious consideration to completely closing-out the downtown airport?

**Mayor Dent:** Very definitely, but we are saying that for \$75,000 you can decide whether in fact you are making a correct decision or not. A member of government is saying to us, and using economic pressure, "close, close, close," but we do not know whether we are making a big mistake or not, but we do know that if you close, the International is going to start bringing in some revenues, and we are concerned that it has not done this to date. We are saying it is much more important to a community of 420,000 to do the right thing, particularly when it really does not cost that much to get a good answer to what is right. It is much more important to a community of this size to do the right thing than to be economically squeezed into doing the wrong thing.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Mayor, it is a known fact that the \$32 million airport—or whatever the figure was; I do not recall at this point—certainly is not being utilized to its maximum capacity. I think in the interest of utilizing services such as the International Airport that some effort has to be made not only to provide service in and out of that institution but certainly, sir, something has to be done to increase the traffic at the International Airport.

I know you have made recommendations to Ottawa and to the Transport Commission for additional services, but have you appealed to the federal government officially to obtain additional international flights using the Edmonton International Airport facilities, instead of by-passing, as has been the case for so long?

**Mayor Dent:** Yes, we have done a great deal to have the international access to Edmonton increased. So far we have not been notoriously successful. We too, as a city, do not like to see the International Airport under-utilized, and we think it is certainly

## [Interprétation]

de cette somme pour effectuer ce type d'étude. Le gouvernement provincial nous a encouragés à aller de l'avant. Toutefois, il y a, semble-t-il, un autre palier de gouvernement qui s'intéresse à cette question et s'en préoccupe, mais il est un peu plus difficile d'obtenir de l'argent de cette source lorsqu'il s'agit de trouver la solution d'un problème de ce genre.

**M. Skoreyko:** Monsieur le maire, avez-vous sérieusement songé à fermer complètement l'aéroport municipal du centre-ville?

**M. Dent:** Évidemment, mais nous disons que pour la somme de \$75,000, nous pourrions décider si nous prenons une bonne ou une mauvaise décision. Un ministériel nous exhorte en exerçant certaines pressions économiques «à fermer l'aéroport municipal», mais nous ne saurions dire si nous commettions ou non une grave erreur. Nous savons que si nous le fermons, l'aéroport international va commencer à toucher des revenus; d'ailleurs nous nous demandons sérieusement pourquoi il ne l'a pas fait jusqu'ici. Nous disons qu'il est beaucoup plus important pour une communauté de 420,000 habitants de faire les choses correctement, surtout s'il n'en coûte pas tellement, en réalité, pour obtenir une bonne réponse et une bonne solution. Il est beaucoup plus important pour une communauté comme celle-ci de prendre une bonne décision plutôt qu'une mauvaise par suite de pressions économiques.

**M. Skoreyko:** Monsieur le maire, chacun sait que l'aéroport de 32 millions de dollars ou quel que soit le coût de cet aéroport, le montant m'échappe pour l'instant, n'est certes pas utilisé à sa capacité maximale. Aux fins d'utiliser au mieux des services comme ceux que fournit l'aéroport international, il nous faut déployer certains efforts non seulement pour assurer ces services à l'intérieur et à l'extérieur de cette institution, mais il faut aussi faire quelque chose pour augmenter le trafic à l'aéroport international.

Je sais que vous avez fait des recommandations à Ottawa et à la Commission des Transports en vue d'obtenir des services supplémentaires, mais avez-vous fait officiellement appel au gouvernement fédéral pour obtenir des vols internationaux additionnels afin d'utiliser les installations de l'aéroport international d'Edmonton plutôt que de nous négliger comme cela a été le cas si longtemps?

**M. Dent:** En effet, nous avons fait beaucoup de choses pour que l'aéroport d'Edmonton accroisse son activité en matière de vols internationaux. Jusqu'ici nous n'avons pas remporté de succès notoires. En tant que ville, nous n'aimons pas voir l'aéroport international

## [Text]

uneconomical to have what is, in fact, a magnificent facility such as this under-utilized, while at the same time we are overburdened with a smaller airport in our City.

**Mr. Skoreyko:** Your Worship, I had the privilege of travelling back from Vancouver with 20 members of this Committee and our supporting staff; I praised our fair city and told them how great it is and how active it is and I believe that our DC-9 was the only one on the ramp when we arrived. It was a bit shocking.

Sir, you were talking about a rapid transit system to the International Airport. I wonder when you plan to have this service implemented and whether, with the amount of traffic or lack of it at the International Airport, it would be economically feasible at all to have that under consideration at this point.

**Commissioner Hampton:** We really cannot give you a definite answer to that. First of all, what we are really saying is that a study should be made of rapid transit to the International and second, obviously it is very important what happens with the industrial airport as to the factors that are then weighed in considering rapid transit.

One could say, without a study, one of the alternatives is to close the industrial airport, run a rapid transit to the International and there is the answer to your question. But I think the rapid transit should be studied from the point of view of what will it cost to get there. Then at the same time, while we are studying the question of the total airport concept, the two then could be tied together and the decision made as to what is the best answer for Edmonton.

If, in fact, we end up by saying you should maintain the downtown one under certain conditions and you should do at International these things, and these things require the rapid transit and the rapid transit will cost so much money, then all these factors could be weighed before the ultimate decision. I guess there is no answer to your question, except that these studies should start as soon as possible.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Hampton, I think Mr. Deakon mentioned a specially constructed or marked lane or a highway, specifically for bus transport to the International Airport. It would be my view that we have adequate

## [Interpretation]

sous-exploité et il n'est certes pas rentable, à notre avis, d'avoir ce qui est, en fait, une merveilleuse installation comme celle-ci qui ne serve pas à pleine capacité, alors que nous avons en ville un aéroport plus petit qui est surchargé.

**M. Skoreyko:** Monsieur le maire, j'ai eu le bonheur de revenir de Vancouver avec 20 membres du Comité et le personnel de soutien. J'ai fait l'éloge de notre ville, parlant de notre activité et je crois que notre DC-9 était le seul avion sur la piste d'atterrissement à notre arrivée. J'ai éprouvé un choc.

Vous avez parlé d'un système de transport rapide qui desservirait l'aéroport international. Je me demande quand vous projetez de mettre ce service en œuvre? Puis, si avec le peu de circulation qu'il y a à l'aéroport international, il faudrait y songer maintenant?

**M. Hampton:** Nous ne pouvons vraiment vous donner une réponse précise là-dessus. D'abord, nous disons qu'une étude s'impose sur la question du transport rapide pour la desserte de l'aéroport international et deuxièmement, ce qui va se produire à l'aéroport industriel revêt une très grande importance en ce qui a trait aux éléments dont il faudra tenir compte en examinant la question du transport rapide.

On pourrait dire, sans tenir compte de l'étude, qu'une solution serait de fermer l'aéroport industriel, d'exploiter un mode de transport rapide jusqu'à l'aéroport international et vous auriez la réponse à votre question. Mais, à mon avis, ce système de transport rapide devrait faire l'objet d'une étude afin d'en déterminer les coûts. Puis, simultanément, alors que le concept global de l'aéroport serait à l'étude, les deux études pourraient être mises en regard l'une de l'autre, afin de nous permettre de prendre la meilleure décision pour la ville d'Edmonton.

Si en définitive, on décidait de maintenir l'aéroport du centre-ville, sous certaines conditions et d'apporter certaines modifications à l'aéroport international, ce qui exigerait des transports rapides alors, on tiendrait compte de tous les éléments avant de prendre une décision ultime. Ce n'est pas une réponse à votre question, je crois, sauf que ces études devraient être entreprises le plus tôt possible.

**M. Skoreyko:** Monsieur Hampton, M. Deakon a parlé, je pense, d'une voie marquée ou construite de façon spéciale ou d'une autoroute destinée exclusivement au transport par autobus qui feraient la navette entre l'aéro-

## [Texte]

highway access, once out of the city, to the International Airport and back in view of our highway system to the south of us. I think our real problem is the bottle-neck that is created once you hit the city. Would that be a proper assumption?

## [Interprétation]

port international et le centre de la ville. Je serais d'avis qu'à partir des limites de la ville, la voie d'accès à l'aéroport soit convenable, compte tenu du réseau routier que nous avons juste au sud. Le problème véritable qui se pose est le goulot d'étranglement créé dès l'arrivée en ville. N'est-ce pas une conclusion logique?

**Commissioner Hampton:** Yes, I would agree with that. Again, you have to consider this factor in the study because I do not think you could go from downtown to the limits and then transfer to another vehicle or another method, so the whole thing has to be treated as a package. But you are quite right; the facility from the city limits to International is excellent in relation to other cities; the facility from there inside is a real problem.

**M. Hampton:** En effet, je serais d'accord avec cette opinion. Une fois de plus, il faut tenir compte de cet élément dans l'étude, car on ne pourrait guère emprunter un véhicule à partir du centre-ville pour se rendre aux limites de la ville et de là, emprunter un autre mode de transport; il faut donc traiter toute la question comme un tout. Vous avez tout à fait raison, la circulation à partir des limites de la ville jusqu'à l'aéroport international est excellente par rapport à celle d'autres villes, mais dans les limites de la ville c'est tout autre chose.

**Mr. Skoreyko:** Thank you, Mr. Hampton.

**M. Skoreyko:** Je vous remercie, monsieur le président.

**The Chairman:** Mr. Trudel.

**Le président:** Monsieur Trudel.

**Mr. Trudel:** Your Worship, in listening to your presentation I could not help remember an article I read last night in the Edmonton Journal—I do not know whether you are familiar with it—regarding rapid transit.

**M. Trudel:** Monsieur le président, monsieur le maire, en écoutant votre présentation, je n'ai pu m'empêcher de penser à un article que j'ai lu hier soir dans le *Journal d'Edmonton*. Je ne sais si vous l'avez lu, il s'agissait du transport rapide.

**Mayor Dent:** With the article, I am not; with the publication, I am.

**M. Dent:** Je n'ai pas lu l'article, mais je connais la publication.

**Mr. Trudel:** There is one sentence I would o you like to read:

**M. Trudel:** Il y a une phrase que j'aimerais vous citer:

Rapid transit must be started immediately, expanded continually to meet growing needs, and be separated from street traffic in downtown areas.

Il faut entreprendre dès maintenant l'exploitation de moyens de transport rapide, lui donner de l'expansion continuellement pour répondre aux besoins croissants; il faut la tenir séparée de la circulation en zone urbaine.

Starting from that and continuing, the article elects your city as having all the solutions in having selected the form of rapid transit that you are going to implement. Is that a fair statement?

A partir de là et dans le reste de l'article, on prétend que votre ville a trouvé toutes les solutions et qu'elle a choisi le moyen de transport rapide qu'elle veut mettre en oeuvre. Est-ce une déclaration juste?

**Mayor Dent:** Sir, would you repeat the statement?

**M. Dent:** Monsieur, je vous prie de m'excuser, mais voudriez-vous répéter cette déclaration?

**Mr. Trudel:** Starting from the sentence that read to you, and going on farther, they seem to give the impression that in Edmonton you have selected the form of rapid transit you are going to use to solve your problems. Is that a fair statement?

**M. Trudel:** A partir de la phrase que je vous ai lue et plus loin dans cet article, l'auteur semble donner l'impression qu'à Edmonton, vous avez choisi le moyen de transport rapide que vous allez utiliser pour résoudre vos problèmes. Est-ce juste?

**Mayor Dent:** Yes.

**M. Dent:** Oui, monsieur.

[Text]

**Mr. Trudel:** Going along with that, the problem of rapid transit is not particularly related to the airport. It is something you must be looking at in connection with your own problems at the present time.

**Mayor Dent:** Yes, of course.

**Mr. Trudel:** The next step, if we are consistent, it has to be integrated, keeping in mind the airports that you have here. From the answers you have given to the Committee, we should be looking at a ground rapid transit system. It should be at the ground level, rapid transit, or a combination of ground or air; I am thinking of monorail.

**Mayor Dent:** Mr. Chairman, we are thinking in fact of both surface and underground. The reason is that the places where we go underground are places where the acquisition of the property, the right of way, is so high that in fact in these built-up areas, we have to go underground. In other words, monorail would give us no economy.

**Mr. Trudel:** Then, Mr. Chairman—and I will be very brief—in other words you have integrated the entire transportation problem of your city and of the airports in a joint effort. It is not one particular problem, trying to solve the airport; it is trying to solve your mass transportation in and out of your city, including the airports.

**Mayor Dent:** That is correct, sir.

**Mr. Trudel:** I think I may have had the wrong impression and I would like Your Worship to set me straight on this, but so far as the municipal airport is concerned, do you have services that are available for transportation of either employees or users that are not available at the International Airport?

**Mayor Dent:** Well, we have city buses and this sort of thing. In other words, it is practically a downtown airport and therefore we have the normal services of a city that make access to this airport much easier than access to the international airport.

**Mr. Trudel:** But you also have, Your Worship, bus transportation to the other airport; not the city buses, but you have bus transportation. I am looking for the answer that you may have some services other than your

[Interpretation]

**M. Trudel:** Donc, le problème que pose le transport rapide n'est pas particulièrement relié à l'aéroport. C'est un problème qu'il vous faut étudier par rapport à vos propres problèmes actuels.

**M. Deni:** Naturellement.

**M. Trudel:** Pour être logique, l'étape suivante consisterait à intégrer ce système, en tenant compte de l'aéroport que vous avez ici. D'après les réponses que vous avez fournies au Comité, vous devriez examiner un système de transport rapide terrestre. Il faudrait que la circulation se fasse au niveau de la chaussée ou encore selon une formule combinant les transports terrestre et aérien; je pense au monorail.

**M. Dent:** Monsieur le président, en fait, nous pensons aux deux possibilités, à la fois au transport terrestre et au transport souterrain. La raison pour laquelle nous penchons du côté d'un système souterrain, c'est parce que le prix d'achat des propriétés, des droits de passage est tellement élevé dans ces secteurs industriels ou commerciaux. Autrement dit, le monorail ne serait pas une économie pour nous.

**M. Trudel:** Donc, monsieur le président—juste quelques mots—you avez intégré tout le problème de transport de votre ville et des aéroports dans un effort conjoint. Il ne s'agit pas de résoudre un problème précis, celui de l'aéroport, mais plutôt de résoudre le problème de transport de masse à l'intérieur et à l'extérieur de votre ville, y compris celui de la desserte des aéroports.

**M. Dent:** C'est exact.

**M. Trudel:** J'ai peut-être eu une fausse impression et j'aimerais, monsieur le maire, que vous me repreniez là-dessus s'il y a lieu mais en ce qui concerne l'aéroport municipal, disposez-vous de services pour le transport des employés ou des usagers, services qui ne sont pas disponibles à l'aéroport international?

**M. Deni:** Ma foi, nous avons les autobus de la ville. En d'autres mots, il s'agit d'un aéroport qui est situé à peu près dans le centre ville, donc nous avons les services normaux d'une ville qui rendent l'accès à cet aéroport beaucoup plus facile qu'à l'aéroport international.

**M. Trudel:** Mais vous avez aussi, Votre Honneur, des autobus qui desservent l'aéroport; non pas les autobus de la ville, mais vous avez un service d'autobus. Je cherche une réponse; vous avez peut-être d'autres se-

## [Texte]

municipal services, because the other airport we were looking at had municipal services to the airport that were not being used.

**Mayor Dent:** But, sir, the point I am making here is that if it is in the downtown area it does have the municipal transportation service.

**Mr. Trudel:** Right.

**Mayor Dent:** That is there; therefore it is much more accessible and you can get there on a regular schedule basis.

**Mr. Trudel:** I agree with you, Your Worship. If we could have the airports very, very close to downtown in every case this would be the ideal solution.

**Mayor Dent:** Well, Mr. Chairman, we are not answering this. I do not want to mislead the members of this Committee. I am not saying that this is the best location for that airport, or that it should be there, or something of the sort.

**Mr. Trudel:** No.

**Mayor Dent:** Give us a reasonable alternative and then we can look at it. Because of the accessibility by air to so many more places on the continent from the International Airport, I think the people's choice would be international.

**Mr. Trudel:** That is fine, Mr. Chairman. Thank you very much, Your Worship.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mayor Dent, I would like to get back to one of the subjects about which we are travelling around. You mentioned a taxi ramp at the municipal airport. I presume that is a common stand.

**Mayor Dent:** Yes, it is.

**Mr. Benjamin:** Is it operated by the city or is it operated by the companies by some cooperative method?

**Mayor Dent:** Mr. Chairman, it is operated by the city. We just have the ramp open and anyone may use it.

**Mr. Benjamin:** Do you charge any fees for the use of it?

**Mayor Dent:** No.

## [Interprétation]

vices que vos services municipaux, car à l'autre aéroport que nous avons vu, il y avait des services municipaux non utilisés.

**M. Dent:** Mais, monsieur, le point que je veux faire ressortir est celui-ci: s'il s'agit d'un service municipal qui se trouve dans le centre-ville, le service de transport municipal est assuré.

**M. Trudel:** Bien.

**M. Dent:** C'est là; en conséquence, il est beaucoup plus accessible et on peut s'y rendre selon un horaire régulier.

**M. Trudel:** J'en conviens avec vous, monsieur le maire. S'il était possible d'avoir les aéroports à proximité du centre-ville, ce serait la solution idéale.

**M. Dent:** Monsieur le président, nous ne répondons pas à ceci. Je ne voudrais pas induire les membres du Comité en erreur. Je ne dis pas que ce soit le meilleur emplacement pour cet aéroport ou qu'il devrait être ici ou là.

**M. Trudel:** Non.

**M. Dent:** Donnez-nous une solution de recharge raisonnable et nous l'examinerons. Vu l'accessibilité par air à un si grand nombre d'endroits sur le continent à partir de l'aéroport international, le choix de la population se porterait, je pense, sur l'international.

**M. Trudel:** C'est bien, monsieur le président. Je vous remercie beaucoup, monsieur le maire.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le maire, je voudrais revenir à un des sujets dont on a parlé. Vous avez parlé d'une rampe pour les taxis à l'aéroport municipal. J'imagine qu'il s'agit d'un poste en commun.

**M. Dent:** En effet.

**M. Benjamin:** Il s'agit d'un poste en commun exploité par la ville ou les compagnies de taxis en vertu d'une certaine méthode coopérative?

**M. Dent:** Monsieur le président, c'est la ville qui en est responsable. Mais la rampe est ouverte à tous ceux qui veulent s'en servir.

**M. Benjamin:** Impossez-vous un droit de péage?

**M. Dent:** Non.

[Text]

**Mr. Benjamin:** There is no charge made at all upon the taxis, and you supervise it, operate it and run it?

**Mayor Dent:** We supervise it, Mr. Chairman, but it does not really require the supervision that was required earlier than this.

**Mr. Benjamin:** There is no despatching service that you provide at that stand anything like that, nor calling upon different taxi companies when you are running low on cabs, or anything like that?

**Mayor Dent:** Since it is so close to the downtown area I think the answer is, there are always taxis available. If not, there are direct lines there, of course, to taxi companies, and since it is in the city the taxis usually are nearby.

**Mr. Benjamin:** I want to be clear on what you or Commissioner Hampton said about the map. This new airport site near Winterburn, is that the part that is inaccurate.

**Mayor Dent:** Yes, that is a tiny private airport.

**Mr. Benjamin:** I see. There is no plans for a new airport?

**Mayor Dent:** At that site?

**Mr. Benjamin:** Yes.

**Mayor Dent:** No.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, the rest of my questions have been asked. I want to comment that when the new international airport was being proposed I recall hearing about and reading articles about rapid transit using the CPR right of way and double tracking it, building a one mile spur right up to the terminal. It is something the Committee can check on when we get back to Ottawa. I suspect that somewhere in the Department of Transport's records or files will be some research and survey material that was done quite a few years ago.

I would like to say that I agree completely with what has been said in the brief and what has been said here about this facility that is already there which could be used at a minimal additional cost compared to setting up something new. I hope this Committee will make a recommendation in its report that some kind of involvement, financial as well as other kinds, be recommended to the government to take place immediately in terms of initial studies and the retaining of a consul-

[Interpretation]

**M. Benjamin:** Les taxis ne sont pas tenus de verser de péage, et vous en assurez la surveillance, et vous l'exploitez?

**M. Dent:** Nous exerçons une surveillance monsieur le président, mais cela n'exige pas vraiment autant de surveillance que naguère.

**M. Benjamin:** Vous n'avez pas de service de répartiteur à ce poste et vous nappelez pas différentes compagnies de taxis lorsque vous êtes à court?

**M. Dent:** Comme l'aéroport est si près du centre-ville, on peut dire, je pense, qu'il y a toujours des taxis en disponibilité. Sinon, il y a des lignes directes reliées aux compagnies de taxis, qui sont habituellement tout près.

**M. Benjamin:** Je voudrais avoir des précisions au sujet de la carte. D'après ce que vous avez dit, l'emplacement du nouvel aéroport près de Winterburn est la partie qui n'est pas exacte.

**M. Dent:** Exactement. Il s'agit d'un tout petit aéroport privé.

**M. Benjamin:** Je vois. Il n'y a pas de plans visant la construction d'un nouvel aéroport?

**M. Dent:** A cet emplacement?

**M. Benjamin:** Oui.

**M. Dent:** Non.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, on a posé les autres questions que je voulais poser. Je voudrais seulement faire un commentaire. Lorsqu'il a été question de construire le nouvel aéroport international, on a beaucoup parlé, je m'en souviens, et j'ai lu des articles de journaux selon lesquels on allait utiliser pour le service de transport rapide l'emprise du CPR et les doubles voies, de construire un embranchement d'un mille qui irait jusqu'à terminus. Le Comité pourra vérifier ces faits au retour à Ottawa. J'imagine que dans les dossiers du ministère des Transports, on trouvera des rapports sur les recherches, des relevés qui ont été faits, il y a quelques années.

Je voudrais dire que je suis parfaitement d'accord avec l'exposé des faits qui figurent dans le mémoire et les propos qu'on a tenus au sujet des aménagements qui y sont déjà effectués. On pourrait utiliser à un coût supplémentaire minimal par rapport à ce que coûterait l'installation de nouveaux services. J'espère que le Comité formulera dans son rapport une recommandation tendant à obtenir du gouvernement fédéral une participation financière immédiate ainsi que d'autres formes de part-

## [Texte]

ing firm and whatever else is necessary in co-operation with the City of Edmonton and the provincial government.

It seems to me that unless this is moved on immediately, no moves are going to be made towards getting into this rapid transit and making use of the CPR facility that is already there.

I have no further questions unless Mayor Dent would care to comment further on this CPR route down to Nisku.

**Mayor Dent:** Well, Mr. Chairman, we believe there is a solution and we believe it is of the type you outlined, so certainly we would appreciate anything that the members of this Committee can do by putting that in its recommendations.

**The Chairman:** Mr. Portelance.

**Mr. Portelance:** Thank you, Mr. Chairman. Monsieur le maire, à Edmonton, je crois que c'est le conseil municipal qui émet les permis de taxis. Est-ce exact?

**Mayor Dent:** If the question is, do we issue the taxi permits, yes, we do.

**M. Portelance:** Combien y a-t-il de taxis dans la ville d'Edmonton?

**Mayor Dent:** Might I interrupt? Not for the International Airport; I am talking about our normal taxis in the city.

**M. Portelance:** Oui, mais les taxis qui desservent l'aéroport international ne sont-ils pas à Edmonton? Ne sont-ils pas parmi ceux qui détient des permis d'Edmonton?

**Mayor Dent:** Yes.

**M. Portelance:** Quel est le nombre total de voitures de taxi dans Edmonton? Quel est le nombre de permis en circulation?

**Mayor Dent:** I am under the impression that it is in the neighbourhood of 700.

It varies between summer and winter. It might run between 600 and 700.

**M. Portelance:** Il y a donc 600 taxis pour environ 420,000 habitants. C'est peut-être l'un des problèmes de certaines compagnies de taxi qui n'ont pas le droit de desservir l'aéroport. Le problème est un peu semblable à celui de Montréal. Hier, nous étions à Vancouver et nous avons vu que, pour une popu-

## [Interprétation]

cipation en vue d'effectuer les premières études et de retenir les services d'experts-conseils, et tout ce qui sera nécessaire, en collaboration avec la ville d'Edmonton et le gouvernement provincial.

A moins de passer aux actes immédiatement, me semble-t-il, aucune disposition ne sera prise pour utiliser les installations du CPR qui sont déjà là et pour doter la ville d'un système de transport rapide.

Je n'ai plus de question à poser à moins que M. le maire aimeraient faire d'autres commen-taires sur cette route du CPR reliant Nisku.

**M. Dent:** Monsieur le président, nous sommes d'avis qu'il y a une solution et que cette solution est du type dont vous nous avez donné un aperçu. Nous serions très sensibles, certes, au geste des membres du Comité si ceux-ci voulaient formuler ces recommandations dans leur rapport.

**Le président:** Monsieur Portelance.

**M. Portelance:** Je vous remercie, monsieur le président.

Mr. Mayor, I think probably that the Municipal Council of the City of Edmonton is responsible for the issuance of taxi permits. Is this correct?

**M. Dent:** Si la question est: émettez-vous les permis de taxis? La réponse est: oui, nous les émettons.

**M. Portelance:** How many taxis are there in the City of Edmonton?

**M. Dent:** Puis-je vous interrompre? Non pas pour l'aéroport international; je parle de nos taxis ordinaires en ville.

**M. Portelance:** Yes, but are the taxis going to the International Airport from Edmonton? Are they not included among those who are holding permits from Edmonton?

**M. Dent:** En effet.

**M. Portelance:** What is the total number of taxicabs operating in Edmonton? What is the number of permits issued?

**M. Dent:** J'ai l'impression qu'il y en a environ 700. Je crois que ce chiffre varie avec les saisons, entre l'été et l'hiver. Il pourrait se situer entre 600 et 700.

**M. Portelance:** There would be 600 taxis for about 420,000 people. This might be one of the problems of some taxi companies which are not entitled to serve the airport. The problem is somewhat similar to the one in Montreal. Yesterday, we were in Vancouver and found that for a population of about 1

## [Text]

lation d'environ 1 million d'habitants, il n'y avait que 500 permis de taxi, et que ceux à qui on les émet ont des revenus de beaucoup supérieurs à ceux d'autres villes.

On parlait tout à l'heure de l'aéroport international. Vous disiez que les autorités municipales désiraient qu'on fasse une étude à ce sujet. La ville et le gouvernement provincial sont prêts, selon vous, à payer une partie du coût, et à ce moment-là vous vous attendez à ce que le fédéral paie l'autre tiers ou à peu près. Est-ce exact?

**Mayor Dent:** Well, Mr. Chairman, we have outlined the need for a study. We have looked at the cost and we are quite certain that one can be done for our figure of \$75,000. Our City Council, which is not notorious for coming quickly to a decision, did so on this particular question because we feel quite a desperate need. It voted \$37,500 for this study, or half.

The provincial government has not committed itself to any payment for this study. In other words, there is no official commitment. However, it has been indicated to me—I have to say this in a way that does not put words into the provincial government's mouth—that we can expect some assistance from the provincial government as well—how much, I do not know. It has been indicated to me—and this is very definite—by the people with whom we have dealt in Ottawa that we cannot expect any assistance. I can be definite so far as two levels of government are concerned; one is indefinite but encouraging.

## [Interpretation]

million people, there were only 500 taxi permits, and holders of such permits are getting a much higher income than in other cities.

A moment ago, you mentioned something about the International Airport. You said that municipal authorities are wishing to have a study conducted on this subject. According to you, the city and the provincial government are prepared to pay part of the cost, and then, you would expect the federal government to pay the other third, or about that. Is it right?

**M. Dent:** Monsieur le président, nous avons exposé à grands traits le besoin d'une étude de ce genre. Nous avons examiné les coûts et nous sommes absolument sûrs qu'on pourrait en faire faire une pour \$75,000. Notre Conseil municipal, qui n'est pas connu pour sa rapidité lorsqu'il s'agit de prendre une décision, s'est décidé sur cette question parce que, estime-t-on, le besoin est très grave. Il a approuvé des crédits de \$37,500 pour cette étude, donc, la moitié du coût.

Le gouvernement provincial ne s'est pas engagé à verser aucun paiement pour cette étude. Autrement dit, il n'y a pas d'engagement officiel de la part du gouvernement provincial. Toutefois on m'a indiqué—je dois dire cela de façon à ne pas embarrasser le gouvernement provincial—que nous pourrions également attendre de l'aide du gouvernement provincial. Combien, je n'en sais rien. On m'a aussi indiqué et c'est définitif,—de la part de ceux avec qui nous avons traité à Ottawa que nous ne pouvons nous attendre à aucune aide de la part du gouvernement fédéral. Alors, je puis être précis en ce qui concerne deux niveaux de gouvernement, dans un cas, la décision n'est pas arrêtée, mais on est encourageant.

**Mr. Portelance:** And the representations that have justly been made in Ottawa have been directed to the Department of Transport?

**Mayor Dent:** Oui, monsieur.

**Mr. Portelance:** Mr. Mayor, how many years has the International Airport at Edmonton been in existence?

**Mayor Dent:** Depuis 1963.

**Mr. Portelance:** Since 1963. At that time, were any studies made on the advisability of building an airport on that site and on whose recommendations has it been done? What was the need for it?

**Mayor Dent:** Monsieur le président, je vous prie de m'excuser, mais pourraient-on faire répéter cette question?

**Mayor Dent:** Yes, sir.

**Mr. Portelance:** L'aéroport international d'Edmonton, existe depuis combien de temps, monsieur le maire?

**Mayor Dent:** Since 1963.

**Mr. Portelance:** Depuis 1963. A cette époque, avait-on fait des études sur l'opportunité de construire un aéroport à cet endroit et sur la foi de quelles recommandations l'a-t-on fait? Quelle en était la nécessité?

**Mayor Dent:** Mr. Chairman, can we have that question again, please?

## [Texte]

**M. Portelance:** En 1963, on a construit l'aéroport international d'Edmonton; on avait certainement dû avoir fait des études sérieuses pour en venir à une telle décision d'investir environ \$30 millions, afin de desservir votre ville. Je me demande si ces mêmes études ne pourraient pas servir aujourd'hui à trouver une solution à certains des problèmes.

**Mayor Dent:** As a matter of fact, this is what the federal government representatives say. Do not misconstrue what I am saying here. The Department of Transport has been very co-operative. We have discussed the airport situation with the people from the Department of Transport here in this city and over some time. However at the end of the last meeting we had, which was some one or two weeks ago, I indicated to them—and I think this is correct—that I think in all likelihood they have as a result of their studies an expertise that is valuable and upon which a certain portion of this decision could be based.

I also indicated to them that they have an airport which is, in fact, losing money under their jurisdiction. Now, we are all human beings and I would wish that it would be possible for all of us to take an entirely unbiased approach and say, "we will throw this factor out and we will think only of the needs of this community and I think in large measure the people in this job could do this." But still, using the studies that they have and the materials that they have, a good independent study could be made and is one that we wish to have so that we can be certain that the people taking a look at this are looking at questions of what is happening in air transportation, what is going to happen here, what the ten-year projection is, what changes can be expected, and so on.

To us this is a massive decision. I think we have to have such answers as, are we going to have the accessibility of this airport increase or, as is happening all over in our urban areas, is urban accessibility or transportation going to deteriorate and deteriorate and make it less and less viable and so make us think in terms of shutting down our own airport and going there. In other words, there are portions that have to be added to knowledge that already exists and our figure of \$75,000, we think, is realistic taking into account the tremendous amount of material that the Department of Transport people already have.

**Mr. Portelance:** Thank you, Mr. Chairman.

## [Interprétation]

**Mr. Portelance:** In 1963, the International Airport was built in Edmonton. There must certainly have been some serious studies made before reaching such a decision involving investments of some \$30 million, in order to serve your City. I am just wondering whether the same studies could not be used today in trying to solve some of the problems?

**M. Dent:** En fait, c'est ce que prétendent les représentants du gouvernement fédéral. Ne vous méprenez pas sur ce que je vous dis ici. Le ministère des Transports nous a apporté beaucoup de collaboration. Nous avons discuté la situation de l'aéroport avec les gens du ministère des Transports, ici, dans cette ville depuis un bon moment. Toutefois, à l'issue de la dernière réunion que nous avons tenue, il y a environ une semaine ou deux, j'ai signalé à ces fonctionnaires,—et je pense que c'est exact,—qu'ils ont probablement une documentation de grande valeur sur laquelle on pourrait fonder en partie cette décision.

Je leur ai aussi signalé qu'ils ont, en fait, une entreprise déficitaire qui relève de leur compétence. Or, nous sommes tous des êtres humains, mais j'aimerais qu'il nous soit tous possible de prendre une attitude impartiale et de dire: «nous allons faire abstraction de cet élément pour ne penser qu'aux besoins de la communauté et, dans une grande mesure ceux qui sont chargés d'accomplir cette tâche pourraient s'en acquitter.» Toutefois, en se servant des études et du matériel qu'ils ont déjà, il y aurait lieu de faire une bonne étude indépendante, et c'est justement ce que nous voudrions, afin de nous assurer que les gens comprennent le problème, qu'ils étudient les questions, savoir ce qui se passe dans le domaine du transport aérien, ce qui va se produire ici dans 10 ans, quels changements peut-on s'attendre d'opérer et ainsi de suite.

Quant à nous, il s'agit d'une décision grosse de conséquences. Il nous faut des réponses comme, par exemple, l'accessibilité à cet aéroport va-t-elle s'accroître ou, comme cela se produit dans nos agglomérations urbaines, l'accessibilité ou la circulation en zone urbaine va-t-elle continuer à se détériorer et rendre l'entreprise de moins en moins viable, au point de vous faire penser à fermer notre propre aéroport et à nous rendre là-bas. Autrement dit, on a ajouté certains éléments à la documentation existante et notre chiffre de \$75,000 est réaliste, à notre avis, compte tenu de la quantité de matériel que le ministère des Transports possède déjà.

**Mr. Portelance:** Je vous remercie, monsieur le président.

[Text]

**The Chairman:** Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** I wonder, Mr. Chairman, if Mr. Dent can tell us what happened essentially to all the tremendous planning and anticipation and hopes for business at the International Airport, primarily from polar flights? Did something happen drastically in the world of aviation suddenly to cause international carriers to bypass Edmonton as a refuelling stop?

**Mayor Dent:** Mr. Chairman, I think this goes back to one of the things I was saying before. We have three good airports and the one the international flights fly to is not as accessible as the others. Therefore, at our International Airport the potential loadings for companies just are not there. Now, the potential for air travel is there if you could get there easily, as witness our own industrial airport which is tremendously over-loaded. But at the one airport because of the inaccessibility, you do not get the loadings and hence the companies will not come in. It is not an economical stop for them.

**Mr. Forrestall:** International traffic, though, would not mean the movement of any passengers from the airport into the city or other way around. There might be some enplaning passengers, but I was thinking in terms of the refuelling business and the efficiency of the tower staff for one thing, to give them a little bit of work to do. Why did not that happen?

One of the primary economic considerations was an anticipated high volume of en route stops for refuelling and other reasons on the polar flight from Europe. Obviously that traffic has not materialized. Do you know why it has not materialized or has the reason not been identified?

**Mayor Dent:** Mr. Chairman, I think all of us know that if you do not get the loadings at a place and if the plane has the range so that it need not land for fueling, then it is uneconomical to bring that plane down. The only way now with modern aviation that you can economically bring a plane down is either to pull passengers off it or put them on.

**Mr. Forrestall:** I suggest, Mr. Dent, that perhaps some of these planes that were originally scheduled to refuel here are refuelling in Montreal. Do you know why that is?

[Interpretation]

**Le président:** Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Je me demande, monsieur le président, si M. le maire peut nous dire ce que sont effectivement devenus tous les plans merveilleux, l'enthousiasme et tous les espoirs fondés sur l'aéroport international, du point de vue commercial, surtout en ce qui concerne les vols à destination des régions polaires? Est-il survenu quelque situation critique dans le monde de l'aviation pour que, soudainement, les transporteurs internationaux cessent de faire escale à Edmonton?

**M. Dent:** Monsieur le président, ceci revient, je pense, à une des choses que j'ai déjà dites. Nous avons trois bons aéroports et celui sur lequel se dirigent les vols internationaux n'est pas d'accès aussi facile que les autres. En conséquence, à notre aéroport international le potentiel de chargements pour les compagnies n'existe pas. Or, les possibilités en matière de transport aérien s'y trouvent, il s'agirait de pouvoir s'y rendre facilement. Comme preuve, notre propre aéroport municipal est terriblement surchargé. Mais, à un de nos aéroports, du fait qu'il n'est pas d'accès facile, il n'y a pas de chargements, et par voie de conséquence les lignes aériennes ne veulent pas s'y rendre, car pour elles, l'escale n'est pas rentable.

**M. Forrestall:** Le trafic international ne signifie pas nécessairement le transport des passagers de l'aéroport vers la ville ou l'inverse. Certains passagers pourraient s'embarquer, mais je pensais au ravitaillement en carburant et, en particulier, à l'efficacité du personnel de la tour de contrôle. Pourquoi cela ne s'est-il pas produit?

L'une des principales considérations économiques était le très grand volume d'escapes pour le ravitaillement en carburant qu'on avait prévu et de vols venant d'Europe et passant par les régions polaires. Évidemment, le trafic aérien ne s'est pas matérialisé. Savez-vous pourquoi la cause reste-t-elle indéterminée?

**M. Dent:** Monsieur le président, nous savons tous, je pense, que s'il n'y a pas de chargement à tel endroit et si l'avion a un rayon d'action suffisant pour ne pas être obligé de faire escale, alors il est peu économique de le faire atterrir. Aujourd'hui, avec l'aviation moderne, le seul moyen économique de faire atterrir un avion est de débarquer ou d'embarquer des passagers.

**M. Forrestall:** Monsieur Dent, un certain nombre d'avions qui à l'origine, devaient faire escale ici semblent se ravitailler à Montréal. Savez-vous pourquoi?

## [Texte]

**Mayor Dent:** In Montreal I am certain they are getting their loadings, so the people that are putting that plane down are doing it on an economic basis. I assume from a reply to a question from Mr. Trudel that the city's basic transit system does not operate to and from the airport in terms of the employees at the airport.

**Mr. Forrestall:** I just wanted to make one further observation. Thank you, Mr. Dent, for your considerations in the brief and for the time you have given us this morning. Whatever you do, be very careful that you do not offend some 98 per cent of the users of aircraft in Canada, and I am referring to the some 10,000 privately-owned aircraft operators and users, as opposed to the handful of commercial operators or passenger-carrying vehicles. You have a tremendous future in your private industry and you have a tremendous asset in your in-town location. I would not sacrifice that for the sake of giving the control tower a few more departures and arrivals to take care of. Thank you, very much.

**Mayor Dent:** Mr. Chairman, with your permission I would like to say—I want to be accurate here and I want people to know where we sit—that DOT did not say, no; they said, an equivocal no. They said to see them first—I am referring, of course, to the air study—and give them the opportunity to discuss this with us so that they can show us that they have an answer. If we are not then content with the answer, they may consider a study.

**The Chairman:** Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, I would like to follow with just one question following the statement made by Mr. Forrestall. In our questioning and explanations this morning it seemed to me that we have been referring almost entirely to the Industrial Airport and the International Airport relating to airline passenger travel. Is it not correct that one of the very important considerations with regard to the Industrial Airport is accommodation for public aviation, and this accommodation for public aviation is just not available at the International Airport? If I recall correctly, it was stated that for obvious reasons they would hope they would not make this accommodation available so that they could maintain it as a strictly jumbo jet or large jetliner airport. I would hate this Committee to go away with the idea that if we had rapid transit we could just automatically eliminate

## [Interprétation]

**M. Dent:** A Montréal, j'en suis certain les avions obtiennent leurs chargements, ceux qui atterrissent le font de façon économique. Je présume, d'après la réponse fournie à M. Trudel, que le principal réseau de transport de la ville ne fait pas la navette à l'aéroport pour les employés de l'aéroport.

**M. Forrestall:** Je voudrais simplement faire une autre observation. Je vous remercie, monsieur le maire, de ce que vous nous avez dit dans le mémoire et du temps que vous nous avez accordé ce matin. Quoi que vous fassiez, prenez garde de ne pas offenser les 98 p. 100 des usagers des avions au Canada; je veux parler d'environ 10,000 exploitants d'avions privés et d'usagers par opposition à la poignée de transporteurs commerciaux. Il y a certes un avenir prodigieux dans votre industrie privée et le fait qu'elle soit située dans votre ville est un actif considérable. Je ne la sacrifierais pas pour donner simplement à la tour de contrôle quelques départs et quelques arrivées de plus. Je vous remercie beaucoup.

**M. Dent:** Avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais dire,—je veux être précis ici, et je veux que les gens connaissent notre attitude,—que le ministère des Transports n'a pas dit un «non» catégorique, mais plutôt un «non ambigu». On nous a demandé d'aller les voir d'abord—bien entendu, je parle de l'étude sur les services aériens—and de leur fournir l'occasion d'en discuter avec nous pour qu'ils puissent nous montrer qu'ils ont une réponse. Si nous ne sommes pas satisfaits de la réponse, ils pourraient songer à une étude.

**Le président:** Monsieur Pringle a la parole.

**M. Pringle:** Monsieur le président je voudrais poser une dernière question à la suite de la déclaration faite par M. Forrestall. Ce matin, dans les questions que nous avons posées et dans les explications données, il s'agissait presque exclusivement, me semble-t-il, des services aériens que l'aéroport industriel et l'aéroport international assurent aux voyageurs. N'êtes-vous pas d'accord pour reconnaître qu'une des considérations les plus importantes dans le cas d'un aéroport industriel, c'est la place qu'il réserve à l'aviation publique? Or c'est précisément ce qui manque à l'aéroport international. Si je me souviens bien, on espérait, pour des raisons évidentes, ne pas devoir l'y accueillir afin que l'aéroport demeure strictement réservé aux jumbo-jets et aux avions de ligne à réaction. Je ne voudrais donc pas que le Comité se sépare avec l'idée que si nous avions un service de transit

## [Text]

the Industrial Airport and still serve the flying public. This just could not happen under the existing circumstances. I think accommodation to the flying public is perhaps more important in many ways than rapid ground transit for travelling people to the International Airport. I am just wondering where that fits in with your thinking.

**Commissioner Hampton:** You are 100 per cent correct in one respect. We are not saying at all that the Industrial Airport should be closed. What we are really saying is that the Industrial Airport is so busy because, in fact, it does serve the public. There are many industries out there and many executive aircraft, and the freight that is taken out of our Industrial Airport to the North is just tremendous. We are really saying that because of this we have to spend a lot of dollars on our airport so that all these things can use it. In fact, it is getting to the point where perhaps all of them cannot use it, and that is why we are restricting some of the operations.

For example, the Flying Club has a tremendous hangar out there and they use the airport as a great facility. The concept of the whole study, of course—and here I am expressing a personal opinion—is that the Industrial Airport should not be closed. It is really a question of what is the best use for all the airports.

If the Industrial Airport has to be closed or should be closed, then we are saying perhaps the Namao Airport or some other alternative airport may be the answer, but we are certainly not saying by any stretch of the imagination that we think the time has come for us to close our Industrial Airport. We have users out there that would take after us, I am sure, very quickly if we should even suggest such a thing.

Northwest Industries is a very good example. I think at the last count they had 700 employees in their plant and this is a tremendous facility for the City of Edmonton. I do not think with just one sweep of the hand suddenly we can say that is not a required facility any more. We are really saying that the passenger usage to the airport has created a problem with these others, and we are now asking, what is the answer?

**Mr. Pringle:** Thank you very much. Mr. Chairman, I just have one very short question and I think it is an important one. Mayor

## [Interpretation]

rapide nous pourrions automatiquement éliminer l'aéroport industriel tout en continuant à assurer les services aériens aux voyageurs. Ce serait impossible dans les circonstances actuelles. A bien des égards, je crois, les services aériens proprement dits intéressent davantage le public voyageur que la rapidité des moyens de transit au sol qui les acheminent à l'aéroport international. Je me demande si cela cadre avec votre pensée?

**M. Hampton:** Vous avez raison, tout à fait raison, sur un point, en tout cas. Nous ne prétendons pas qu'il faudrait fermer l'aéroport industriel. Ce que nous disons, c'est que si l'aéroport industriel témoigne d'une telle activité, c'est parce qu'il sert effectivement le public. Il y a de nombreuses industries dans les environs et beaucoup d'avions privés servent aux hommes d'affaires; et outre, dans notre aéroport industriel, le mouvement des marchandises vers le Nord est tout simplement formidable. Ce que nous prétendons c'est qu'en raison de toutes ces activités, nous devons engager des frais considérables pour mettre notre aéroport industriel en état d'y faire face. On en est arrivé, maintenant, au point où tout le monde ne peut pas s'en servir, et c'est la raison pour laquelle nous freinons certaines de nos opérations.

Par exemple, le Flying Club y a un énorme hangar et il se sert de nos installations. Bien entendu, toute l'idée qui a présidé à l'étude —et ici j'exprime une opinion personnelle—c'est que l'aéroport industriel ne devrait pas être fermé. Il s'agit de savoir comment employer au mieux tous les aéroports.

Si l'on décide ou si l'on conseille de fermer l'aéroport industriel, nous suggérons l'aéroport de Namao, ou un autre aéroport comme solution de rechange mais nous ne prétendons pas le moins du monde que le moment est venu pour nous de fermer l'aéroport industriel. Nous avons des usagers là-bas qui nous abreuveraient de critiques si nous voulions ne fût-ce que suggérer la chose. La Northwest Industries en est peut-être le meilleur exemple. Au dernier relevé, l'usine comptait 700 employés et c'est un énorme avantage pour la ville d'Edmonton. Nous ne pouvons déclarer tout d'un coup, d'un simple geste de la main, qu'elle n'en a plus besoin. Ce que nous disons, en fait, c'est que l'accès des voyageurs à l'aéroport a créé un problème qui s'ajoute aux autres. Et nous nous demandons maintenant quelle est la situation.

**M. Pringle:** Je vous remercie, monsieur le président. Je n'ai qu'une seule question à poser; elle est très brève et, je crois, très

## [Texte]

Dent made a cautious reference to the possible civil use of the Department of National Defence Airport at Namao, and I believe this Committee should be interested in this because after all we are the Transport and Communications Committee charged with the responsibility for making recommendations to anybody involved in transportation regardless of what department it is, even though we are under the Minister of Transport.

It is my understanding that there is an airline using your Industrial Airport that could enhance the service to the travelling public from here northward if they could just stop at Namao to gas up. Is this correct? Have proper representations been made to the Department of National Defence and did you get another, as you call it, equivocal "no"?

**Mayor Dent:** Mr. Chairman, unfortunately I got my "noes" mixed up, and that is how I was giving the one that was definite. This one was an unequivocal "no".

First I should tell you that in the recent months we approached both departments and discussed this possibility of shared use of Namao because our Industrial Airport is now at capacity or beyond capacity. Local people tell us that it would easily be possible to put this into shared use, but we have been told from the Minister involved, I believe, that for any shared use the answer is, no. We have been wondering whether our next move should not be to make the request at Cabinet level so that all departments would know what answer we are getting from the Department of National Defence.

**The Chairman:** Mr. Deakon.

**Mr. Deakon:** Thank you, Mr. Chairman. One short question to the Mayor or his officials. Have they from their own knowledge any idea whether the existing airline schedules for the International Airport, that is departures and arrivals, coincide with the peak periods of vehicle traffic in the city proper?

**Mr. D. L. MacDonald (General Manager of the Edmonton Transit System):** The present scheduled flights from the International Airport really do not coincide with our urban travel peaks.

**Mr. Deakon:** You still have trouble with congestion of cars, I notice, in the city.

## [Interprétation]

importante. M. Dent a fait une allusion prudente à la possibilité d'employer à titre civil, l'aéroport de la Défense à Namao, et je crois que cela devrait intéresser le Comité car après tout, nous sommes le Comité des Transports et des Communications, chargé de faire des recommandations à tous ceux qui s'occupent de transports, à quelque ministère qu'ils appartiennent, bien que nous dépendions du Ministre des Transports. Je crois savoir qu'il y a une ligne aérienne qui utilise votre aéroport industriel et qui pourrait améliorer les services voyageurs vers le Nord si elle pouvait simplement s'arrêter pour prendre du carburant à Namao. Est-ce exact? Et est-ce qu'on a présenté les instances voulues au ministère de la Défense nationale? Et vous a-t-on répondu une fois de plus, selon votre expression, par un «non» équivoque?

**M. Dent:** Malheureusement, j'ai embrouillé tous mes «non» et je crains de vous avoir donné l'un pour l'autre. Celui-là, pour Namao, était décidément un «non» catégorique.

Je vous dirai d'abord qu'il y a quelques mois, nous avons abordé les deux ministères et nous avons discuté de la possibilité de partager l'utilisation de Namao, notre aéroport commercial ayant atteint et même dépassé la limite de ses possibilités. On nous assure à l'échelon local qu'il serait facile de partager l'usage des installations de Namao, mais à l'échelon ministériel—et la réponse émane, je crois, du Ministre en cause—je crois, on s'est refusé à tout partage. Nous nous demandons vraiment si nous ne devrions pas maintenant faire la demande au niveau du Cabinet afin que tous les ministères connaissent la réponse que nous recevons du ministère de la Défense nationale.

**Le président:** Monsieur Deakon a la parole.

**Mr. Deakon:** Merci, monsieur le président. Une brève question au maire ou à ses fonctionnaires. A leur avis, les horaires actuels des départs et des arrivées des lignes aériennes à l'aéroport international coincident-ils avec les heures de pointe de la circulation en ville?

**M. D. L. MacDonald (Directeur général de la Edmonton Transit System):** Non. En fait, à l'heure actuelle les horaires de vol à l'aéroport international ne coïncident pas avec les heures de pointe de la circulation dans la ville proprement dite.

**Mr. Deakon:** Vous avez quand même des difficultés dues à la congestion du trafic en ville.

## [Text]

**Mayor Dent:** We are not saying that it is traffic trouble, it is distance and time.

**Mr. Deakon:** Precisely. I know it means time because you are anxious to get there at a specified time, but if you are going to be bottled up in traffic in the city proper you are not going to make the time. That is precisely what you mentioned before, if I understood you correctly. Your difficulty is in the city proper, with vehicle traffic.

**Mayor Dent:** That is correct.

**Mr. Deakon:** That is why I asked the question of whether, if they coincided, you may have difficulty because when people are going to the airport for a flight or coming back, if it is during the peak periods they are going to be in more difficulty than they would otherwise encounter.

**Mayor Dent:** I think the answer is that if, in fact, we are correct in our projections that the city is going to grow, then of course we are going to be into the situation where the answer has to be, yes.

**Mr. Deakon:** Yes, but in that time I presume you will have the subway in the city proper and the rapid transit outside the city, which will look after that problem, but right now you have a problem.

**Mayor Dent:** We will never have that solution if it depends upon city resources alone.

**Mr. Deakon:** You will get our co-operation.

**The Chairman:** No other questions, gentlemen? Mr. Skoreyko.

**Mr. Skoreyko:** Just for clarification purposes, Mr. Chairman, when Mr. Benjamin was questioning His Worship the Mayor I think there was some suggestion that he had interpreted your earlier remarks to mean that there was some development going to take place at Winterburn. I think your remark, Mr. Mayor, did not refer that site. I just wanted to clear up that question in my mind. Is there consideration being given to an alternate site?

**Mayor Dent:** My response was merely that we are not doing anything, nor have we any knowledge of anything being done, at that site. I was really avoiding getting into what I thought was a secondary situation, in that we have a small airport out at Cooking Lake as you know, Mr. Skoreyko, which we are in the process of turning over to the provincial gov-

## [Interpretation]

**M. Dent:** Nous ne disons pas que ce sont des problèmes de trafic; c'est une question de distance et de temps.

**M. Deakon:** Précisément. C'est une question de temps: vous devez vous trouver à l'aéroport à une heure donnée mais si vous êtes pris dans un embouteillage en ville, vous ne pourrez certainement pas être rendu à temps. C'est précisément ce que vous avez dit tout à l'heure, si je vous ai bien compris. Votre difficulté c'est la circulation dans la ville elle-même.

**M. Dent:** C'est exact.

**M. Deakon:** C'est pourquoi je vous ai posé cette question au sujet des horaires car si ceux-ci coïncidaient avec les heures de pointe, les gens qui se rendent à l'aéroport ou en reviennent auraient encore plus de difficultés qu'en temps normal.

**M. Dent:** Si nos prévisions relatives au développement de la ville se vérifient, dans ce cas, évidemment, la réponse deviendra affirmative.

**M. Deakon:** Oui, mais à ce moment-là vous aurez sans doute le métro en ville, et des moyens de transport rapides à l'extérieur ce qui résoudra cette difficulté. Mais vous avez un problème à résoudre à présent.

**M. Dent:** Monsieur Deakon, nous ne trouverons jamais cette solution si elle doit dépendre uniquement des ressources municipales.

**M. Deakon:** Vous aurez notre collaboration.

**Le président:** Pas d'autres questions, messieurs? Monsieur Skoreyko a la parole.

**M. Skoreyko:** Un simple éclaircissement, monsieur le président. Il paraît que lorsque M. Benjamin a interrogé Son Honneur, le Maire, il a inféré de ce que vous aviez dit auparavant qu'on envisageait des projets de développement à Winterburn. Je crois que votre remarque, monsieur le maire, ne concernait pas cet endroit. Je voulais seulement en avoir le cœur net. Est-ce qu'on a songé à un autre emplacement?

**M. Dent:** J'ai tout simplement répondu que nous n'avions rien entrepris à cet endroit et qu'à notre connaissance il n'y avait pas de travaux en cours. En fait, je cherchais à éviter d'être entraîné dans ce que j'estimaie être une situation secondaire. Comme vous le savez, M. Skoreyko, nous avons un petit aéroport à Cooking Lake, que nous sommes sur le

## [Texte]

ernment and I just really do not know the status at the moment.

**Mr. Skoreyko:** I just wanted to clear that up, because it could be misunderstood.

**The Chairman:** Are there any other questions? I want to thank you, Mr. Mayor, and your personnel.

**Mayor Dent:** Thank you, Mr. Chairman, and members of the Committee. We much appreciate your cordial hearing and we certainly hope that you will find from these deliberations some of the solutions to a problem that I am sure is widespread across this country.

Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mayor. I would like a motion at this time to print as an appendix the report of the City of Edmonton.

**Mr. Horner:** I so move.

Motion agreed to.

**The Chairman:** At this time I would like to call upon the President of the City Cab of Edmonton, Mr. Harry Buoy. I believe there was a understanding with the Clerk of the Committee, Mr. Normand, Mr. Buoy that your brief was not quite ready and you asked Mr. Normand if you could send your brief to Ottawa to be considered.

**Mr. Harry Buoy (President, City Cab Company Limited, Edmonton, Alberta):** Mr. Chairman, our solicitor could not attend this meeting today and therefore he will present his brief later.

**The Chairman:** It will be presented later in Ottawa for consideration. Is this agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Buoy. If the Committee agree we could start with the Yellow Cab Company this morning. We could hear the presentation of this Company and we could leave the questions for his afternoon.

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** I know we have an invitation from the President to visit the terminal this afternoon and also a visit to see the equipment of the Yellow Cab Company this afternoon, so it would give us more time. Mr. Maynard.

I do not know if he is going to speak in English or French but I know that he is perfectly bilingual.

## [Interprétation]

point de céder au gouvernement provincial, et je ne sais pas au juste quel en est le statut à l'heure actuelle.

**M. Skoreyko:** Je voulais simplement éclaircir ce point afin d'éviter tout malentendu.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions? Je tiens à vous remercier, monsieur le maire, ainsi que tout votre personnel.

**M. Dent:** Je vous remercie, monsieur le président, je remercie aussi les membres du Comité de la cordialité qu'ils nous ont témoignée au cours de cette audience. Nous espérons que ces discussions vous aideront à trouver des solutions à un problème qui, j'en suis sûr, existe partout au Canada.

Nous vous remercions.

**Le président:** Merci, monsieur le maire. Je voudrais maintenant que quelqu'un propose une motion en vue de faire imprimer en appendice le rapport de la ville d'Edmonton.

**M. Horner:** Je propose ladite motion.  
(La motion est adoptée.)

**Le président:** Maintenant, je voudrais demander l'aide du président de la City Cab Company, d'Edmonton, M. Harry Buoy. Je crois que M. Normand, secrétaire du Comité, a cru comprendre, M. Buoy, que votre mémoire n'était pas tout à fait prêt. Vous lui avez demandé, nous dit-il, si vous pouviez l'envoyer à Ottawa pour y être examiné.

**M. Harry Buoy (président de la City Cab Company Limited, Edmonton, Alberta):** Monsieur le président, notre avocat ne pouvait assister à la réunion aujourd'hui, il présentera donc son mémoire un peu plus tard.

**Le président:** Il sera envoyé à Ottawa pour y être examiné. Le comité y consent-il?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Je vous remercie, M. Buoy.

Si le Comité est d'accord, nous pourrions peut-être commencer avec la Yellow Cab Company ce matin, écouter la présentation de son mémoire et laisser les questions pour cet après-midi?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Je sais que cet après-midi nous sommes invités par le président à visiter l'aérogare, nous devons aussi aller voir les installations de la Yellow Cab, cette façon de procéder nous laisserait plus de temps. M. Lucien Maynard a la parole. Je ne sais s'il va parler en anglais ou en français mais je sais qu'il est parfaitement bilingue.

[Text]

**M. Lucien Maynard (Counsel, Maynard, Saks, Campbell and Dimos, Barristers, Solicitors and Notaries):** Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, j'espère que vos occupations dans notre belle capitale vous permettront de jouir un peu des attractions de notre province ensoleillée et que vous aurez l'occasion de faire une tournée de l'une des plus belles villes du Canada. Nous sommes heureux de partager avec vous aujourd'hui notre beau soleil et l'hospitalité toujours chaleureuse de nos concitoyens.

Mr. Chairman, I regret that the members of the Committee were not able to obtain a copy of our brief until just a few minutes ago. We received word only last week that the Committee would be sitting here in Edmonton and consequently we did not have too much time to prepare the brief that you now have before you and I know you do not like to have briefs read. I do not like to read a brief myself and I am just wondering, in view of the fact that we will be sitting again this afternoon, whether I could just mention a few of the highlights of the brief, give you the opportunity of reading the brief and make your own notes on it during the luncheon hour, and then possibly we could discuss the contents this afternoon.

In the meantime, Mr. Chairman, you mentioned the fact that an invitation had been extended to the members of the Committee to visit the Communications Centre at Yellow Cab in Edmonton. We understand that this is a unique Communications Centre in Canada, one that is well worth seeing, and one that we feel the Committee members should not pass up. While you are visiting the Communications Centre, it may well be that you would like to take a look at some of the other facilities that Yellow Cab have to service its equipment for use in ground transportation at the International Airport. Mr. Val Taylor, the President of Yellow Cab Company Limited, is with me, and he would be delighted to act as your guide during the tour of the Communications Centre and other facilities and he will also be available this afternoon to answer any questions that you may wish to discuss on which you may require some additional information.

Turning to the brief that has been presented to you, I have listened with a great deal of interest this morning to the presentation that was made by His Worship, the Mayor of the City of Edmonton. What appears to be the main concern of the members of this Committee, at least in the discussion of the brief of the City of Edmonton, is mainly the question

[Interpretation]

**Mr. Lucien Maynard (Counsel, Maynard, Saks, Campbell and Dimos, Barristers, Solicitors and Notaries):** Mr. Chairman and members of the Committee, I hope that your business today in our beautiful capital city will allow you to enjoy some of the amenities of our sunny province and that you will have a chance to make a tour in one of the most beautiful cities in Canada. We are glad to share with you today, our beautiful sunshine, and the warm welcome of our fellow citizens.

Monsieur le président, je regrette que les membres du Comité n'aient pu recevoir plus tôt un exemplaire de notre mémoire. Ils ne l'ont que depuis quelques minutes. C'est seulement la semaine dernière qu'on nous a fait savoir que le Comité siégerait ici à Edmonton et nous n'avons donc guère eu de temps pour le préparer. Je sais que vous n'aimez pas entendre lire les mémoires, et moi, je n'aime pas en donner lecture. Je me demande donc, puisque nous allons siéger encore cet après midi, si je ne pourrais pas tout simplement mentionner les grandes lignes du mémoire, et vous donner ensuite l'occasion de le lire et de l'annoter vous-même, pendant l'heure du déjeuner après quoi nous pourrions peut-être en discuter le contenu cet après-midi.

Entre temps, monsieur le président, vous avez signalé que les membres du Comité étaient invités à aller visiter le Centre de communications de la Yellow Cab à Edmonton. Nous croyons savoir qu'il s'agit d'un centre de communications unique au Canada; c'est un de ceux qu'il vaut vraiment la peine d'aller voir et nous pensons que les députés ne devraient pas manquer cette occasion. Peut-être aimeriez-vous profiter de cette visite pour aller jeter un coup d'œil sur certaines des autres installations que possède la Yellow Cab pour l'entretien du matériel qui lui sert à assurer les services de transport au sol au sein de l'aéroport. M. Val Taylor, président de la Yellow Cab Company m'accompagne et il se fera un plaisir de vous servir de guide au cours de la visite du Centre de communications et des autres installations. Il sera aussi à votre disposition cet après-midi pour répondre à toutes les questions que vous voudriez lui poser et au sujet desquelles vous auriez besoin de renseignements supplémentaires.

Et maintenant pour ce qui est du mémoire qui vous a été présenté, j'ai écouté très attentivement et avec beaucoup d'intérêt l'exposé de Son Honneur le Maire de la ville d'Edmonton. Il semble que le principal souci des membres de ce Comité, du moins en ce qui concerne la discussion du mémoire de la ville d'Edmonton, soit la rapidité des transports au

## [Texte]

of rapid transit. I would like to say something about this question of rapid transit later on, but I am mentioning it now so that if by chance I do forget it you might ask me about it this afternoon.

You have already heard about the fact that we have a number of airports in the vicinity of the City of Edmonton. Two of them are commercial airports, the Industrial Airport downtown, and the International Airport at Nisku. Ground transportation at the Industrial Airport presents no problem because, located as it is in the heart of the City of Edmonton, taxis are readily available to service the people that use the Industrial Airport. The only time that there is any problem at the Industrial Airport is on a cold day when many drivers do not take their taxis out and taxis are not always available at the Industrial Airport. Otherwise, under normal conditions there is always an adequate number of taxis available at the Industrial Airport.

I am going to mention also that the Industrial Airport is serviced by the bus system out of the City of Edmonton but does not require any limousine service, such as we have for the International Airport, or a private bus service. The existing transportation facilities of the City of Edmonton together with the taxis available in downtown Edmonton, are sufficient. Consequently, our brief does not deal with the Municipal Airport, which Yellow Cab does not service exclusively in any event, but deals principally with the problems arising at the International Airport.

These problems are discussed at the outset of the brief by way of a statement of principles and policies that should govern ground transportation at municipal airports, at international airports or airports located some distance from the city.

The main objective of ground transportation is to ensure that a traveller who has landed at an airport can reach his home, hotel or office as rapidly as possible. Mayor Dent this morning added a few other factors to this; the question of time, the question of distance and the question of cost. All these matters have to be taken into consideration, of course, in considering the matter of ground transportation. The first part of the brief therefore deals with the facilities that are required for transportation from the International Airport to downtown Edmonton. The limousines, the bus service, the taxis, the despatchment equipment and the personnel are all matters of principle.

## [Interprétation]

sol. J'aimerais dire un mot à ce sujet un peu plus tard mais je le mentionne au passage pour que vous me le rappeliez cet après-midi, au cas où je l'oublierais.

On vous a déjà dit que nous avons un certain nombre d'aéroports dans les environs d'Edmonton: Deux aéroports commerciaux, l'aéroport international de Nisku et l'aéroport industriel dans le centre de la ville. Le problème du transport au sol à l'aéroport industriel n'en est pas un en réalité car il est situé dans le centre même de la ville d'Edmonton et il y a toujours des taxis à la disposition des voyageurs. Il n'y a de problème que les jours de grand froid car beaucoup de chauffeurs ne sortent pas leur taxi et on n'en trouve pas toujours sur place, sinon, en temps normal on peut compter sur un nombre suffisant de taxis à l'aéroport industriel. Je pourrais ajouter que celui-ci est desservi par les autobus de la ville d'Edmonton. On n'a donc pas vraiment besoin d'un service de limousines comme celui que nous avons à l'aéroport international, ni d'un service d'autobus privés. Les services de transport actuels d'Edmonton, joints aux taxis en stationnement dans le centre de la ville sont suffisants. Notre mémoire ne traite donc pas de l'aéroport municipal que la Yellow Cab, de toute façon ne dessert pas en exclusivité mais principalement des problèmes qui se posent à l'aéroport international.

Ces problèmes sont étudiés au début du mémoire, dans un exposé des principes et de la politique qui devraient régir les services de transports au sol dans les aéroports internationaux ou dans les aéroports qui se trouvent à une certaine distance du centre de la ville.

Les transports au sol ont pour but principal d'assurer au voyageur qui débarque dans un aéroport la possibilité de rentrer chez lui ou de se rendre à son hôtel ou à son bureau, le plus rapidement possible. Le maire Dent, ce matin, y a ajouté quelques autres facteurs, ceux de temps, de la distance et du coût. Nous devons bien entendu en tenir compte lorsque nous étudions la question du transport au sol. La première partie du mémoire a donc trait aux services requis pour assurer le transport de l'aéroport international au centre de la ville d'Edmonton, c'est-à-dire, en principe, les limousines, les autobus, les taxis, l'équipement des répartiteurs et le personnel. Plus loin, dans le mémoire, nous parlons du privilège accordé à la Yellow Cab en vue d'assurer le service des transports au sol à l'aéroport international.

## [Text]

Later in the brief we deal with the question of the franchise that that has been granted to Yellow Cab to service the International Airport with ground transportation facilities. While I mention the fact that Yellow Cab has this franchise, I would not like to leave the impression that other cab companies would not have proper equipment, good equipment. All I say is that the other cab companies in the City of Edmonton do not have adequate equipment, sufficient equipment, to do the job that is required for the servicing of the International Airport.

On Page 5 of the brief you will find the answer to one of the questions that was raised this morning concerning the number of taxicab operators in Edmonton. There are six of them besides Yellow Cab. The six, excluding Yellow Cab, own or operate a total of 309 taxi units. Yellow Cab alone operates a total of 339 taxi units, a total of some 30 units more than all the other cab operators in Edmonton put together.

In addition to these 339 taxi units operated by Yellow Cab to service the population of the City of Edmonton as well as the International Airport traffic, Yellow Cab owns and operates an additional 21 units which you will find listed on page 6 of the brief.

I have obtained photographs, mostly in colour, of the various units of some of the taxicabs that are used by the Yellow Cab to service the International Airport. Unfortunately, Mr. Chairman, I have only one copy of these photographs which I will be pleased to leave with you. Possibly some of the members of the Committee may have an opportunity of looking at them if they are circulated.

On the back of the photographs you will find a number and also a short statement as to what the photograph depicts. Number one, for instance—and this is one I would like you to see—is a picture of the communication centre at Yellow Cab. I will say more about this later on, but I think if you see the facilities themselves, they will tell you a great deal more than just simply looking at the photographs. The other photographs illustrate the type of equipment used, 41-passenger buses, 21-passenger Pronasts buses, airliners limousines, prestige cars, supervisors' cars, a closed-in van truck and also something unique, we understand, in Canada, a wheelchair taxi for use of crippled people—those who have difficulty and require wheelchair facilities to get in and out of taxis.

This equipment is very extensive; it requires a great deal of investment of capital and, of course, requires properly trained personnel to be able to operate it.

## [Interpretation]

A propos de ce privilège accordé à la Yellow Cab, je ne voudrais pas créer l'impression qu'il n'existe pas d'autres compagnies de taxis bien équipées, avec le matériel approprié. Je dis simplement que les autres compagnies de taxis d'Edmonton n'ont pas un équipement suffisant ou un matériel adéquat pour assurer les services de l'aéroport international.

Vous trouverez à la page 5 du mémoire la réponse à une des questions posées ce matin au sujet du nombre de ces compagnies à Edmonton. Il y en a six, outre la Yellow Cab, qui se partagent 309 postes de taxi. La Yellow Cab en a 339 à elle seule, soit 30 de plus que toutes les autres compagnies d'Edmonton réunies.

Outre ces 339 postes de taxis qui desservent non seulement les habitants d'Edmonton mais encore l'aéroport international, la Yellow Cab a 21 postes supplémentaires dont vous trouverez la liste à la page 6 de notre mémoire.

J'ai obtenu des photos, la plupart en couleurs, des différents types de taxis utilisés par les postes de la Yellow Cab pour assurer le service de l'aéroport international. Malheureusement, monsieur le président, je n'en ai qu'un seul exemplaire. Je vous les laisse. Peut-être les membres du Comité pourraient-ils les examiner si vous voulez bien les faire circuler.

Vous trouvez au dos de chaque photographie un numéro et une courte description. Le numéro un, par exemple—and c'est une de celles que je vous signale—montre le Centre de communications de la Yellow Cab. Je vous en reparlerai plus tard. Je pense que si vous pouviez voir les services, cela vous en dirait beaucoup plus long que les photographies. Les autres photographies vous montrent le genre d'équipement utilisé: 41 autobus, 21 autocars Pronast, des limousines pour le service de l'aéroport, des voitures de luxe, des voitures de surveillance, un camion-camionnette fermé et aussi une chose unique en son genre au Canada, un taxi aménagé en fauteuil roulant pour les infirmes qui requièrent une chaise roulante pour monter dans un taxi ou en descendre.

Ce matériel est considérable; il représente un gros capital d'investissement et exige, bien entendu, un personnel entraîné pour le manœuvrer.

## [Texte]

Yellow Cab have a large organization; its personnel exceeding 800 in number, comprising drivers, office personnel, maintenance personnel in the garage to look after the proper maintenance of all the equipment, and so on.

Yellow Cab have been maintaining the service at the International Airport ever since it was started. The service at that time was not exclusive so far as the use of taxi-cabs is concerned. There was at the outset at the international airport an understanding that one other cab company, City Taxi, could also use the facilities of the International Airport to transport passengers, to pick up passengers and so on. It just did not work out properly at all. Not that there was any bickering or any fighting—there was none of this at the time—the problem was the deadhead that the cabs had to face.

They had either to return empty-handed from the International Airport to go empty-handed to the International Airport to pick up passengers. The City cab finally decided that just was not a satisfactory arrangement because it was too expensive—the distance is some 21 miles—and they gave up. Yellow Cab has carried on the service at the international airport for taxis, limousine and bus service on the franchise raised with the Canadian government every since then.

I know that in some places there have been some problems in connection with the operations of the franchised operator in airports. I think I can safely say that at the International airport in Edmonton, Yellow Cab have had one of the problems that have been faced by other operators. As a matter of fact, Yellow Cab received a tremendous number of commendations, not only from the general public but also from officials at the airport, officials of the Department of Transport, for the work they have been doing in providing the ground transportation facilities at the airport.

At the back of the brief you will find an article that was published by Air Canada in its review. The review is entitled *Between Ourselves* and is published periodically by Air Canada. I would like to refer to this article particularly because it is one published by an outside organization and not at the request of Yellow Cab. It was published as the result of a study that was made by Air Canada officials into the operations of Yellow Cab. The article is rather long. It is entitled "Air Canada—Highly Honours Yellow Cab—Edmonton, Edmonton cabs tops in airport service". On second thought, Mr. Chairman, in view of the fact that we will be adjourning for lunch, I think I will just leave out the

## [Interprétation]

La Yellow Cab est une vaste organisation qui comprend un personnel de plus de 800 employés; des chauffeurs, des employés de bureau, et dans les garages, des mécaniciens responsables de l'entretien du matériel et ainsi de suite.

La Yellow Cab n'a pas cessé d'assurer le service de l'aéroport international depuis la création de celui-ci. Il n'y avait pas d'exclusivité à l'époque, en ce qui concerne l'utilisation des taxis. Il avait été convenu au début qu'une autre compagnie, la City Taxi, pourrait aussi utiliser les installations de l'aéroport international pour cueillir et transporter les voyageurs. Mais cela n'a pas donné de résultats satisfaisants non pas en raison de luttes ou de rivalité—it n'y en avait pas, en ce temps-là—mais à cause de l'impasse à laquelle se heurtaient les taxis.

Ils devaient, soit revenir à vide de l'aéroport international, soit s'y rendre à vide pour y cueillir les voyageurs. La City Cab s'est finalement rendu compte que cet arrangement était trop coûteux—la distance est de 21 milles environ—and y a renoncé. Depuis lors, c'est la Yellow Cab qui assure à l'aéroport international le service des taxis, des limousines et des autobus, en vertu du privilège accordé par le gouvernement canadien.

Je sais que, dans certains endroits, il y a eu des problèmes au sujet des privilégiés consentis dans les aéroports. Je pense pouvoir assurer qu'à l'aéroport international d'Edmonton, la Yellow Cab n'a connu aucun des problèmes qu'ont rencontrés d'autres exploitants. En fait, elle a reçu de nombreuses félicitations, non seulement du public en général, mais aussi des fonctionnaires de l'aéroport et du ministère des Transports, pour la manière dont elle s'est acquittée de sa tâche à l'aéroport international.

À la fin du mémoire, vous trouverez un article publié par Air Canada dans la revue intitulée «Entre Nous» qu'elle publie à intervalles réguliers. Je tiens à le signaler car il s'agit d'un article publié par un organisme tout à fait indépendant du nôtre et non point à la demande de la Yellow Cab, mais à la suite d'une étude entreprise par les fonctionnaires d'Air Canada sur les activités de la Yellow Cab. Cet article est assez long. Il est intitulé «Air Canada—Highly Honours Yellow Cab—Edmonton, Edmonton cabs tops in airport service». Monsieur le président, comme nous devons lever la séance, je laisse aux députés le soin de lire eux-mêmes cet article. Je le leur recommande car c'est une appréciation

## [Text]

reading of it and let the members go over the article themselves. I commend this article to the members because it is a very interesting independent appraisal of the operations of Yellow Cab in Edmonton.

I referred to letters of commendation. I have a number of them that I will leave with the Chairman, but there are two or three particularly that I would like to read to the Committee because they are of a somewhat unusual nature. In view of the fact that you have heard Mayor Dent of the City of Edmonton this morning, I shall refer to a letter that was written by the public relations officer of the City of Edmonton on July 26, 1968 to Mr. Val Taylor, the Manager of the Yellow Cab, which reads as follows:

Dear Mr. Taylor:

In a business such as yours, you probably receive numerous complaints but rarely hear from the customer who is satisfied or very pleased with the service given.

I am taking this opportunity to congratulate you and some of your staff on a job very well done. I am referring to a situation last week in which Alderman Mathews from Regina was delayed at the International Airport en route to Vancouver for several hours. Mr. Hank Bengert, Supervisor at the airport, and Mr. Jim Brenda, one of your chauffeurs, seized the initiative and not only took Mr. Mathews into the City during the delay, but also took him to the Chateau Lacombe, where he was able to enjoy some of the Klondike Days! activities while he waited.

Mr. Mathews was terribly pleased, and the hospitality your people showed him left him with a very favorable impression of both Edmonton and your fine organization. Again, congratulations on a fine public relations endeavor.

The letter is signed by Mrs. J. E. Wilson, Public Relations Officer of the City of Edmonton.

I would now like to read to the Committee a letter that I feel is most unusual. It was written on October 6, 1967 by R. C. W. Hooper, Foreign Student Adviser at the University of Alberta, to the President of Yellow Cab Limited, and reads as follows:

Dear Sir:

I wish to express my appreciation for the courteous attention shown by Yellow

## [Interpretation]

tion impartiale des activités de la Yellow Cab à Edmonton, et elle est très intéressante à lire.

J'ai parlé de lettres de félicitations. J'en ai un certain nombre que je remettrai au président, mais il y en a deux ou trois en particulier dont je voudrais vous faire lecture parce qu'elles ont un caractère inusité.

Comme vous avez entendu ce matin M. Dent, maire de la ville d'Edmonton, je vais vous lire une lettre adressée le 26 juillet 1968 par le fonctionnaire chargé des relations publiques de la municipalité d'Edmonton, à M. Val Taylor, directeur de la Yellow Cab. La voici:

Monsieur,

Dans une entreprise comme la vôtre, vous recevez sans doute bon nombre de réclamations mais vous entendez très peu parler du client qui se déclare satisfait, voire enchanté, des services assurés. Je profite donc de cette occasion pour vous féliciter, vous et votre personnel, de votre excellent travail. Je songe entre autre ici à la situation qui s'est présentée, la semaine dernière, quand M. l'Alderman Mathews qui venait de Regina, et se rendait à Vancouver a été retenu à l'aéroport international pendant plusieurs heures. M. Hank Bengert, le contrôleur de l'aéroport et M. Jules Godin, un de vos chauffeurs, ont alors fait preuve d'initiative et ils ont non seulement conduit M. Mathews en ville pendant ce temps, mais encore l'ont amené au Château Lacombe où il a pu tromper le temps en participant à certaines des festivités des journées du Klondike. M. Mathews, s'est montré enchanté et l'hospitalité que vos gens lui ont témoignée lui a laissé une très bonne impression d'Edmonton et de votre excellente organisation. Une fois de plus, félicitation à votre personnel des relations publiques. C'est du travail bien fait!

C'est signé, M. J. E. Wilson, directeur des relations publiques de la Cité d'Edmonton.

J'aimerais maintenant vous lire une lettre que je trouve exceptionnelle, elle aussi. Elle est datée du 6 octobre 1967, et est adressée par R. C. W. Hooper, conseiller des étudiants étrangers à l'Université d'Alberta, au président de la Yellow Cab Limited; la voici:

Monsieur,

Je tiens à vous dire combien j'ai apprécié l'attention courtoise dont a fait

## [Texte]

Cab Driver, Mr. Don Dunne to Mr. K. N. Rai, a University of Alberta foreign student, when he arrived in Edmonton from India late last night. Mr. Dunne made every effort to find accommodation for Mr. Rai at the same time trying to keep the Cab bill as low as possible, and when no accommodation could be found put him up in his own home for the night, and brought him to the University this morning. The kindness and consideration shown to this student by Mr. Dunne are greatly appreciated by the University.

Yours sincerely,  
R. C. W. Hooper.

Now, Mr. Chairman, in the list of commendations I will leave with you, you will find other similar letters where reference is made to the fact that the drivers of Yellow Cab have gone out of their way to perform services beyond the call of duty to be of assistance to their various passengers and the travelling public.

It is usual, of course, for letters of commendation to be written by companies, public relations officers of the various corporations, and so on. None I think referred to any of these. I have referred to the one letter from the City of Edmonton, but we do have letters from private individuals who have had the benefit of the outstanding services performed by Yellow Cab. These will also be found in the file and there are many of them.

To me it is most noteworthy for a private individual to take the time to write a letter of thanks to a company such as Yellow Cab or the excellent service provided by the drivers, and there must really have been valuable service rendered.

I would like to read one further letter Mr. chairman, because it comes from your Province of Quebec from Touraine, written by M.

R. Bourdeau and it is addressed to the manager of Yellow Cab Limited, Edmonton.

Sir:

Le 3 septembre, alors que nous étions en visite dans l'Ouest, nous avons voulu en profiter pour visiter votre belle ville. Partant de Calgary par autobus, nous avons malheureusement manqué le «Sightseeing Bus» d'Edmonton. Comme nous désirions retourner à Calgary dans la soirée, nous avons appelé votre bureau afin de louer un taxi pour visiter la ville.

## [Interprétation]

Preuve M. Don Dunne, chauffeur de la Yellow Cab, à l'égard de M. K. N. Rai, un étudiant étranger de l'Université de l'Alberta, lorsque, venant d'Inde, il est arrivé à Edmonton tard hier soir. M. Dunne s'est mis en quatre pour lui trouver une chambre et tout en s'efforçant de réduire au minimum le prix de la course. Comme on ne pouvait lui trouver de chambre, il l'a invité à venir passer la nuit chez lui et, ce matin, il nous l'a amené à l'Université. La bonté et les attentions qu'a témoignées M. Dunne à l'égard de cet étudiant ont été très appréciées de l'Université.

Votre tout dévoué,  
R. C. W. Hooper.

Monsieur le président, dans toutes ces lettres d'éloges que je vais vous laisser, vous en trouverez d'autres encore citant les cas où les chauffeurs de la Yellow Cab se sont dévoués à rendre des services auxquels ils n'étaient pas tenus par leurs obligations professionnelles pour venir en aide à leurs divers clients et aux voyageurs en général.

Il est d'usage, bien entendu, pour les sociétés, pour les membres du personnel chargés des relations publiques dans les diverses sociétés et autres d'écrire des lettres de recommandation. Aucune de ces lettres, je pense, n'entre dans ce cas. Je n'ai cité que cette seule lettre venant d'Edmonton, mais nous avons aussi des lettres émanant de simples particuliers, qui ont eu l'occasion d'apprécier les services assurés par la Yellow Cab. On les trouvera également dans le dossier, et elles sont nombreuses.

Pour moi, je trouve remarquable qu'un simple particulier prenne le temps d'écrire une lettre de remerciements à une compagnie comme la Yellow Cab, pour l'excellence du service qu'assurent ses chauffeurs; cela tend à prouver qu'il est vraiment exceptionnel.

Monsieur le président, je voudrais vous lire encore une lettre, la dernière, qui vient de Touraine, dans la province de Québec, elle est adressée par M. J. R. Bourdeau au directeur de la Yellow Cab Limited, à Edmonton. Monsieur,

On September 3, when we were visiting the West we wanted to take the opportunity of visiting your beautiful City. Leaving Calgary by bus, unfortunately, we missed the sightseeing bus for Edmonton. As we wished to return to Calgary in the evening we called your office, so as to rent a taxi to visit the City.

## [Text]

Le taxi n'a pas tardé à arriver. Au début du tour, ma femme et moi parlions français. Ma femme ne comprend pas l'anglais. Le chauffeur l'a remarqué et nous a dit: «Je parle le français», et il nous a donné toutes les explications en très bon français. Il a été un guide parfait et très courtois. Nous n'aurions pas pu exiger mieux et nous sommes certains que nous avons vu davantage au cours de cette excursion que nous n'en aurions vu en autobus. En un mot, nous avons été très satisfaits et ne pouvons faire autrement que de recommander ce chauffeur à votre attention pour vos futurs clients de langue française.

Encore une fois, monsieur le président, quand une personne fait le nécessaire pour écrire une lettre de ce genre, sans l'aide d'une secrétaire, à mon avis, cela veut nécessairement dire que la personne a apprécié les services reçus.

**The Chairman:** Does the Committee feel that we should have a photostat of all those letters to have appended to our report? I think it would be of great use.

**Mr. Maynard:** I have a photostat of all the letters.

**The Chairman:** You have.

**Mr. Maynard:** Yes.

**Mr. Howe:** I so move.

Motion agreed to.

**Mr. Maynard:** This envelope, Mr. Chairman, contains photostat copies of all the letters I have read together with many, many more letters that I am not reading to the Committee.

I would like to make a special reference also to the wheelchair cab, reference which will be found in the submission at page 8, a copy of which is attached to the brief. You have already seen the photograph of this wheel chair cab.

This service is unique in Canada. It was brought to the attention of the Rehabilitation Institute of Ottawa. The Committee on Community Resources, Ottawa Branch of the Ontario Society of Occupational Therapists, wrote Mr. Taylor, President of Yellow Cab, the following letter:

The leaflets telling about your wheelchair cab arrived in the mail this week.

## [Interpretation]

The taxi met with no delay in arriving. At the beginning of the tour my wife and I were speaking French. My wife does not understand English, as the driver noticed. He then said to me, I speak French, and gave us all explanations in excellent French. He was a perfect guide and a very courteous one. We could not have asked for more, and we assure that we saw much more in the course of this tour, than we would have seen on the bus. In brief, we were very satisfied, and I can do nothing, but recommend him to your special attention for your future French speaking customers.

Once again Mr. Chairman when one person takes the necessary trouble to write a letter of this kind without any stenographer, without being a member of any business firm whatsoever, to my mind, this necessarily means that the person does appreciate the services received.

**Le président:** Le Comité est-il d'avis de faire photocopier toutes ces lettres pour les annexer à notre compte rendu? Je pense que ce serait très utile.

**Mr. Maynard:** J'ai des photocopies de toutes ces lettres.

**Le président:** Vous en avez?

**Mr. Maynard:** Oui.

**Mr. Howe:** Je propose donc de les ajouter en appendice au rapport.

(La motion, proposée par M. Howe et appuyée par M. Thomas, est adoptée.)

**Mr. Maynard:** Cette enveloppe, monsieur le président, contient des photocopies de toutes les lettres que je vous ai lues, et aussi celles d'un très grand nombre d'autres lettres dont je ne vous ai pas donné lecture.

Je voudrais maintenant vous parler plus particulièrement du fauteuil roulant employé en guise de taxi par la Yellow Cab. On en parle à la page 8 de l'exposé dont vous trouverez un exemplaire attaché au mémoire. Vous avez déjà vu la photo de ce fauteuil roulant.

C'est un service unique au Canada. On l'a signalé à l'Institut de réhabilitation d'Ottawa. Le Committee on Community Resources, la filiale à écrit à M. Taylor, de la Yellow Cab, la lettre suivante:

Nous avons trouvé dans le courrier de cette semaine les dépliants qui décrivent

## [Texte]

Thank you also for your phone call while in Ottawa. With the leaflets and the questions answered during our conversation, we have a good picture of your operation.

We wish you continued success with your wheel-chair cab. Your Community is very fortunate to have this service.

The fact that this wheel chair cab is used extensively in the City of Edmonton is also attributed to the fact that it is much needed and much appreciated.

Finally, I would like to say a word about the safety regulations of Yellow Cab.

I think Yellow Cab has an outstanding record in safety promotion in Canada. I do not wish to refer to all of what is in the brief, but I trust the members will look over pages 8, 9 and 10, because the references that we make to our safety attempts, to the safety regulations we impose on our drivers, to the promotion of safety regulation generally have been rather outstanding.

You will also find at the back of your brief a coloured sheet. Some are pink; some are green; some are orange. This coloured sheet consists of a news sheet published by Yellow Cab periodically under the heading *Yellow Cab News*. It is devoted mainly to safety, and it is distributed to all employees of Yellow Cab, to municipal corporations in the province, and to public corporations as an indication of the work that is being done by Yellow Cab in the promotion of safety.

In dealing with the question of safety, you naturally come to a question of consideration of the equipment that Yellow Cab uses at the airport. We have already made a reference to this, and we have shown you the photographs of the equipment that is used. I have already indicated that this equipment is of a very extensive nature, and very expensive, which leads us to consideration of some assurance that the operator who provides this type of equipment for the service required must have some assurance that he will be able to obtain a return on the money so invested.

Now, there are only two ways in which you can obtain such an assurance. One is by obtaining a contract or a franchise arrangement with the Dominion government after making a submission or a bid. The other is by obtaining a contract by negotiation.

## [Interprétation]

votre taxi-fauteuil roulant. Nous vous remercions aussi de nous avoir téléphoné d'Ottawa. Ces dépliants joints aux réponses fournies au cours de notre conversation nous donnent une assez bonne idée de ces services. Nous souhaitons tout le succès possible à votre service de taxis-fauteuils. Votre collectivité peut se féliciter d'avoir ce service à sa disposition.

Le fait qu'on recourt largement à ces taxis-fauteuils à Edmonton, prouve qu'il s'agit d'un service très nécessaire et très apprécié.

Enfin, je voudrais dire un mot des règlements de sécurité en vigueur à la Yellow Cab.

Je pense que la Yellow Cab peut être fière de la manière dont elle a servi la cause de la sécurité routière au Canada. Je ne veux pas commenter tout ce qui se trouve dans le mémoire, mais j'espère que les membres du Comité jetteront un coup d'œil aux pages 8, 9 et 10 car les détails que nous y donnons sur nos tentatives destinées à assurer la sécurité routière, sur les règlements de sécurité que nous imposons à nos chauffeurs et sur nos efforts en vue d'encourager l'application de ces règlements en général sont assez remarquables.

Vous trouvez aussi au dos du mémoire une feuille en couleur, certains sont roses, d'autres vertes, d'autres jaunes; c'est un bulletin de nouvelles, publié à intervalles réguliers, par la Yellow Cab sous le titre de *Yellow Cab News*. Il est consacré tout particulièrement à la sécurité. Ce feuillett est distribué à tous les employés de la Yellow Cab, aux corporations publiques et aux corporations municipales de la province dans le but de leur faire connaître les efforts entrepris par la Yellow Cab pour améliorer la sécurité routière.

Le problème de la sécurité nous amène à parler de l'équipement qu'utilise la Yellow Cab à l'aéroport. Nous y avons déjà fait allusion et nous vous en avons montré des photos. Je vous ai déjà signalé que ce matériel était très considérable et très coûteux, ce qui nous oblige à donner à l'exploitant qui le fournit en vue d'assurer les services requis, certaines garanties quant à la rentabilité de l'argent qu'il y a investi.

Il n'y a que deux façons d'assurer ces garanties. L'une, c'est d'obtenir du gouvernement fédéral l'octroi d'un contrat ou d'un privilège à la suite d'une soumission ou d'une offre. L'autre, c'est de négocier un contrat. Le problème qui se pose pour ceux qui essaient

## [Text]

The problem that we see about endeavouring to enter into an arrangement for a franchise deal by submission, or bids, or tenders is that unless the company or the operator has the equipment beforehand he may not be able to submit a bid at all. If he wished to submit his bid and gets the equipment, he may find that he loses out and is saddled with a great deal of financial responsibility that he cannot discharge.

We feel, therefore, that the only type of arrangement that is practical is one that is negotiated between an operator and the government under which, in exchange for the franchise that the operator obtains, he will undertake to provide ground transportation service to the general satisfaction of the public as well as to the Department of Transport. This is the kind of arrangement that has been negotiated between the Yellow Cab and the Department of Transport. I have no doubt that the agreement is available to you, and we have a copy if you require reference to it.

Now, even this equipment, however, that Yellow Cab maintains on the road would be required to be far more extensive still if it were not for the communications facilities that Yellow Cab operates in downtown Edmonton as well as at the airport and on the south side. The facilities at the airport and of the south side, of course, are not as extensive as they are in downtown Edmonton because downtown Edmonton is the heart of the entire operation of Yellow Cab.

I sincerely hope that you will have the opportunity of seeing these facilities. I will not discuss them, because once you have seen them and had them explained to you by Mr. Taylor, you will have a far better understanding of what is meant by the communications facilities, and the fact that all the minibuses, limousines and taxi cabs available are able to do the job so efficiently.

Some reference was made earlier, Mr. Chairman, to the rapid transit system. It is not covered in my brief. We dealt mainly with the question of Yellow Cab. I do not know whether I should make any comments about the rapid transit system, but I will not be too long.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Chairman, if I may suggest it, Mr. Maynard will be a witness before the Committee and if there are questions to be asked of Mr. Maynard he will be glad to answer them, I am sure.

**Mr. Maynard:** All right; I will let it go because there are some of these questions

## [Interpretation]

d'obtenir un privilège au moyen d'une soumission, d'une adjudication ou d'un appel d'offres, c'est que si l'exploitant—ou la compagnie—n'a pas déjà au départ l'équipement nécessaire, il ou elle peut se trouver dans l'impossibilité de présenter une soumission. Quant à ceux qui feraient la soumission, quitte à se procurer ensuite l'équipement, ils prennent un risque, celui de ne pas obtenir le contrat et d'être lié par des engagements financiers qu'ils ne pourront honorer.

Nous estimons donc que le seul type d'arrangement pratique est celui qui est négocié entre le gouvernement et l'exploitant qui, en échange du privilège qui lui est concédé s'engage à assurer les services de transports au sol à la satisfaction du public et à celle du ministère des Transports. C'est là le genre d'arrangement intervenu entre la Yellow Cab et le ministère des Transports. Vous pouvez certainement vous en procurer le texte et nous en avons un exemplaire au cas où vous souhaiteriez le consulter.

Cependant, si en plus de l'aéroport la Yellow Cab n'exploitait pas, par ailleurs, un réseau de communications en ville et au sud d'Edmonton, l'équipement qu'elle utilise sur les routes devrait être beaucoup plus considérable qu'il ne l'est actuellement. Ses installations à l'aéroport et dans le secteur sud ne sont évidemment pas aussi nombreuses qu'en ville parce que le centre-ville est le cœur même de toutes les activités de la Yellow Cab. J'espère vraiment que vous aurez l'occasion de voir ces aménagements. Je ne veux pas vous en parler maintenant, parce qu'une fois que vous les aurez vues et que M. Taylor vous les aura expliquées, vous aurez une bien meilleure idée de ce que nous entendons par des aménagements conçus en fonction des communications et vous comprendrez comment ces minibus, ces limousines et ces taxis peuvent accomplir leur tâche de façon aussi efficace.

On a parlé tout à l'heure, monsieur le président, d'un système de transports rapide. Ce n'est pas inclus dans mon mémoire. Nous nous sommes principalement occupés de la Yellow Cab. Je ne sais si je ne devrais pas dire un mot de ce système de transports rapides. En tous cas, je ne m'y attarderai pas.

**M. Skoreyko:** Monsieur le président, permettez-moi de vous signaler que M. Maynard est un des témoins qui comparaitront devant le comité et s'il y a des questions à lui poser, il se fera un plaisir d'y répondre, j'en suis sûr.

**M. Maynard:** D'accord; je m'en tiendrai donc là. Nous savons, en effet, que certaines

## [Texte]

which we certainly feel are rather important. The Committee is very conscious of them and...

**The Chairman:** I imagine you will have all kinds of questions this afternoon.

**Mr. Maynard:** Fine. I will let the matter go. Perhaps I could make the statement this afternoon.

The conclusion of our brief, Mr. Chairman, I would like to read:

We know there have been problems at other International Airports because of the franchise granted to some particular ground transportation company. There may be some criticism as to the franchise granted to Yellow Cab Ltd. in Edmonton; if so, we are unaware of it. There may have been some complaints about the operation and the service provided by Yellow Cab Ltd.; again, we are unaware of them. If, during the course of the hearings, problems do come up or complaints are made as to our operations, we hope we may have the opportunity of answering these complaints, if any, or dealing with any problems raised because, as far as we are aware, there has been nothing but commendation from the public—nothing but a spirit of goodwill between the Company and its employees—and a complete lack of any criticism on the part of other taxi cab Companies in Edmonton, relating to the ground transportation facilities provided by Yellow Cab Ltd. at the International Airport in Edmonton.

All of which is respectfully submitted, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Maynard.

You may leave everything here because we're coming back here this afternoon. We will adjourn until 2'oclock.

## AFTERNOON SITTING

**The Chairman:** It was understood before we adjourned at noon that the question period would continue this afternoon. Before I give the floor to Mr. Skoberg, I believe Mr. Maynard has a few recommendations that he would like to give to the Committee to be printed as an appendix to our report.

**Mr. Maynard:** Mr. Chairman, not necessarily to be printed as an appendix, but as a

## [Interprétation]

de ces questions sont assez importantes. Le comité en est conscient et...

**Le président:** Je pense qu'on vous posera toutes sortes de questions cet après-midi.

**M. Maynard:** C'est bon, j'en reste là. Peut-être pourrais-je faire cette déclaration cet après-midi?

Je voudrais, monsieur le président vous donner lecture de la conclusion de notre mémoire:

Nous savons que des problèmes se sont présentés aux autres aéroports internationaux, en raison du privilège accordé à certaines compagnies de transports au sol. Le privilège accordé à la Yellow Cab Ltd. à Edmonton a peut-être été l'objet de certaines critiques; si tel est le cas, nous les ignorons. On s'est peut-être plaint des activités et des services de la Yellow Cab Ltd., une fois de plus, nous n'en savons rien. Si, au cours des audiences, des problèmes devaient surgir ou si des griefs étaient en fait formulés quant à nos opérations, nous espérons avoir l'occasion de répondre aux uns comme aux autres car, à notre connaissance, nous n'avons jamais entendu que des louanges de la part du public; il règne un grand esprit de bonne volonté entre la compagnie et ses employés et nous n'avons jamais subi de critiques de la part des autres compagnies de taxis d'Edmonton au sujet des services de transport au sol, assuré par la Yellow Cab Ltd. à l'aéroport international d'Edmonton.

Tel est le mémoire que nous avons l'honneur de vous soumettre, monsieur le président.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Maynard.

Vous pouvez tout laisser ici car nous revenons cet après-midi.

La séance est donc suspendue jusqu'à 2 heures cet après-midi.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le président:** Il était entendu lorsque nous nous sommes séparés à midi que la période des questions serait prolongée cet après-midi. Avant de donner la parole à monsieur Skoberg, je crois que M. Maynard a quelques remarques à nous communiquer qu'il aimerait voir imprimées en appendice à notre compte rendu.

**M. Lucien Maynard (Counsel):** Monsieur le président, il n'est sans doute pas nécessaire de

## [Text]

matter of information for the Committee perhaps some could be printed. These are documents that I referred to in the submission, particularly in the chapter dealing with safety. I have here two copies of the Yellow Cab Directory that is distributed to all Yellow Cab drivers so that they can become familiar with the regulations in operation by Yellow Cab, including the safety regulations.

I also have a copy of the Yellow Cab Airlines Operator Manual consisting of some 20 pages, 13 of which are devoted entirely to the safety rules in operation by Yellow Cab for their drivers. I made a reference in the submission to an article that was published in the *Reader's Digest* and which was reprinted in some 10,000 copies by Yellow Cab and distributed to their employees throughout the province.

I also made reference to a leaflet published by the Bureau of Highway Safety Promotion, Division of Motor Vehicles, Department of Transportation in the State of Wisconsin entitled *Dangerous Combinations* which I believe would be of great interest to the members of the Committee.

I also have some additional copies of the news letters that were published and an article entitled *The Rear End Collision Can Be Avoided*. All these documents were published and distributed by Yellow Cab as part of its safety campaign for its drivers in the City of Edmonton and the province.

Finally, I have two copies of the City of Edmonton Taxicab Tariff published in 1966, and a copy of the tariff rate to or from the International Airport at Nisku at present in operation by Yellow Cab and approved by the Department of Transport.

**The Chairman:** Thank you. I do not think I need a motion. It is just for the Committee's information. Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, Mr. Maynard and Mr. Taylor, I am wondering whether or not the Yellow Cab Company have any other franchises at any hotels in Edmonton besides the one they have at the International.

**Mr. Maynard:** I will ask Mr. Taylor to answer that.

**Mr. Val A. Taylor (President, Yellow Cab Company Limited):** We have a verbal agreement with a number of the leading hotels in the City of Edmonton under which we look after their business.

## [Interpretation]

les faire imprimer en tant qu'appendices mais on pourrait peut-être en faire imprimer quelques-unes à titre de renseignements pour le Comité. Il s'agit des documents que j'ai mentionnés dans l'exposé et tout particulièrement du chapitre sur la sécurité. J'ai ici deux exemplaires du manuel qui est distribué à tous les chauffeurs de la Yellow Cab afin qu'ils puissent se familiariser avec les règlements de la compagnie, y compris les règlements relatifs à la sécurité.

J'ai aussi copie d'un exemplaire du manuel à l'usage des préposés de la Yellow Cab, aux aéroports; c'est un manuel de 20 pages, dont 13 sont exclusivement consacrées aux règles de sécurité imposées par la Yellow Cab, à ses chauffeurs. J'ai aussi mentionné dans l'exposé un article publié dans le Readers' Digest qui a été réimprimé en 10,000 exemplaires par la Yellow Cab et distribué à ses employés dans toute la province.

J'ai aussi mentionné un dépliant publié par le Bureau of Highway Safety Promotion, Division des véhicules à moteur, au ministère des Communications dans l'État du Wisconsin qui s'intitule «*Dangerous Combinations*». Je crois que cela intéresserait beaucoup le Comité.

J'ai aussi quelques exemplaires des bulletins de nouvelles qui ont été publiés ainsi qu'un article qui s'intitule «*The Rear End Collision can be avoided*». Tout cela imprimé et distribué par la Yellow Cab comme faisant partie de sa campagne de sécurité routière à l'intention de ses chauffeurs dans toute la province.

Enfin, j'ai deux exemplaires du tarif des taxis de la ville d'Edmonton publié en 1966 et un exemplaire du barème actuel des trajets entre Nisku et l'aéroport international tel qu'appliqué par la Yellow Cab et approuvé par le ministère des Transports.

**Le président:** Je vous remercie. Je ne pense pas avoir besoin d'une motion. C'est simplement à titre de renseignement pour le comité, Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, monsieur Maynard, monsieur Taylor, je me demande si la Compagnie Yellow Cab ne jouit pas d'autres priviléges auprès de certains hôtels à Edmonton, autre celui qui lui est accordé à l'aéroport international.

**M. Maynard:** Je demande à M. Taylor de bien vouloir vous répondre à ce sujet.

**M. Taylor (Président de la Yellow Cab Company Ltd.):** Nous avons un accord verbal avec un certain nombre d'hôtels importants à Edmonton, en vertu duquel nous nous occupons de leur clientèle.

## [Texte]

**Mr. Skoberg:** How many, Mr. Taylor?

**Mr. Taylor:** I think there are about 9 or 10.

**Mr. Skoberg:** In the verbal agreement, would there be any reason for any other cab company to think that because you are servicing that major hotel they are excluded from being able to serve it because of your International Airport agreement?

**Mr. Taylor:** I do not think so. Quite frequently I see various cabs taking passengers there. I see them going there to pick up passengers as well.

**Mr. Skoberg:** Then you have no problems nor have you had complaints in this regard so far as you are concerned?

**Mr. Taylor:** No.

**Mr. Skoberg:** In the event that consideration is given to direct phone lines from the International Airport to individual cab companies, would this affect your business at all?

**Mr. Taylor:** I would say it would have an effect upon it. We are paying the federal government a percentage for the business derived there. Any loss of business, of course, would be a loss to our company. Any other company coming out and picking up passengers there do not pay the federal government any percentage. They just come and pick them up.

**Mr. Skoberg:** Because of the characteristics of the land and the lie of the airport, I presume you do not have any problems with other cabs coming out to the International Airport and picking up fares?

**Mr. Taylor:** We have not had any problems or trouble here with other cabs at all.

**Mr. Skoberg:** Is that a sort of gentleman's agreement as well?

**Mr. Maynard:** It is not a gentleman's agreement; it is under the franchise agreement with the Canadian government.

**Mr. Skoberg:** Oh, I realize that, but we have run into the situation at some locations where cab companies have a gentleman's agreement. They service a hotel or an area without any written agreement. I realize the International Airport is...

**Mr. Maynard:** I thought your question was directed to the International Airport.

## [Interprétation]

**M. Skoberg:** Combien?

**M. Taylor:** Il y en a environ 9 ou 10.

**M. Skoberg:** Cet accord verbal, autoriserait-il les autres compagnies de taxis à croire que parce que vous assurez le service de tel ou tel grand hôtel, ils en sont exclus en raison de votre accord avec l'aéroport international?

**M. Taylor:** Non, je ne le crois pas. Je vois assez souvent des taxis de tous genres qui y déposent ou y cueillent des voyageurs.

**M. Skoberg:** Vous n'avez pas de problèmes ou de réclamations à cet égard?

**M. Taylor:** Non.

**M. Skoberg:** Au cas où l'on étudierait la possibilité d'avoir des lignes téléphoniques directes entre l'aéroport et chacune des diverses compagnies cela aurait-il une répercussion sur votre entreprise?

**M. Taylor:** Oui, sans doute. Nous payons au gouvernement fédéral un pourcentage des recettes qui nous viennent de nos activités à l'aéroport. Toute perte de clientèle entraînerait nécessairement une perte de revenu pour notre compagnie. Les autres compagnies qui viennent y chercher des voyageurs ne paient aucun pourcentage au gouvernement fédéral.

Elles viennent tout simplement chercher les voyageurs.

**M. Skoberg:** En raison de la topographie et de l'emplacement de l'aéroport je présume que vous n'avez pas de problèmes avec d'autres taxis qui viendraient à l'aéroport international en quête de clients.

**M. Taylor:** Nous n'avons jamais eu ici aucun problème ni aucune difficulté avec d'autres taxis.

**M. Skoberg:** S'agit-il d'un accord tacite?

**M. Maynard:** Ce n'est pas un accord tacite. Il s'agit d'un privilège résultant d'un contrat avec le gouvernement du Canada.

**M. Skoberg:** Je comprends, mais nous avons déjà vu que dans certains cas les compagnies de taxis avaient un accord tacite avec un hôtel, par exemple, ou une région, dont elles assuraient le service sans aucun contrat écrit. Je sais que l'aéroport international est...

**M. Maynard:** Je croyais que votre question visait l'aéroport international.

## [Text]

**Mr. Skoberg:** I mean we have seen co-operation at some points and at others we have seen just the opposite. Even at the airport there are some people who try to move in on the existing franchise holder. I presume this does not happen here, if I understood Mr. Taylor correctly.

**Mr. Taylor:** No, it does not happen here. If they have a booked trip any cab company can go out and pick up a passenger or passengers at the International Airport.

**Mr. Skoberg:** I noticed in your brief that you refer to the good relationship between your company and your employees. Are all your cabs company owned or are some of them privately owned?

**Mr. Maynard:** No, there are two types of operation. In one type of operation the company owns its cabs entirely and hires cab drivers to run them. In the other type of operation the owner of the cab transfers the title to his cab to Yellow Cab, and he then pays Yellow Cab a certain monthly fee for the privilege of the name Yellow Cab and the use of all the special facilities, the cab stands, and so on, of the Yellow Cab, but all the revenue he makes is his own.

**Mr. Skoberg:** How much is the fee, Mr. Maynard?

**Mr. Maynard:** It depends. I think the fee starts at \$221.85 a month and is graduated down depending on the type of equipment the man may have in his own cab. If he provides his own radio the fee is reduced by some \$19. If he provides a meter the fee is reduced by a further \$6, so the rental depends on what the man provides by way of equipment for the cab.

**Mr. Skoberg:** I am not very familiar with what we call a brokerage system of operation, but Mr. Trudel is quite familiar with it and I presume he will have questions along this line a little later on. I think that is all I have for now. Thank you.

**The Chairman:** Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** I must apologize to our witnesses and the Committee and you, Mr. Chairman, for being a bit late. I might ask you, Mr. Chairman, did any of the earlier questioners deal with Mr. Buoy's charges and comments in his brief this morning in terms of questions to the witnesses?

## [Interpretation]

**M. Skoberg:** Je voulais dire que dans certains cas nous avons constaté une certaine collaboration, et dans d'autres c'était tout le contraire. Et même à l'aéroport, il y a des gens qui essaient de s'immiscer sous le couvert du détenteur réel du privilège. Si j'ai bien compris ce qu'a dit M. Taylor, ce n'est pas le cas ici.

**M. Taylor:** Non, cela n'arrive pas ici. N'importe quelle compagnie de taxis, peut aller à l'aéroport international chercher le ou les clients qui lui auraient réservé la course.

**M. Skoberg:** J'ai remarqué dans votre mémoire que vous avez souligné les bons rapports qui règnent entre votre compagnie et ses employés. Tous vos taxis appartiennent-ils à la compagnie ou certains d'entre eux appartiennent-ils à des particuliers?

**M. Maynard:** Non, il y a deux genres d'opérations. Dans l'un, c'est la compagnie qui est propriétaire exclusif des taxis et elle engage des chauffeurs pour les conduire.

Dans l'autre, le propriétaire du taxi transfère la raison sociale de son taxi à la Yellow Cab à laquelle il paie alors une redevance mensuelle pour le privilège de porter le nom de «Yellow Cab» et le droit d'utiliser les installations particulières et les postes de la Yellow Cab, mais toutes ses recettes lui appartiennent.

**M. Skoberg:** Quel est le montant de la redevance, monsieur Maynard?

**M. Maynard:** Cela dépend. Je crois qu'au départ elle est de \$225 par mois et diminue en proportion de l'équipement dont dispose le taxi. S'il fournit lui-même l'appareil de radio, on réduit la somme de \$19 environ. S'il a un taximètre, on la réduit encore de \$6. La redevance dépend donc du matériel fourni par le chauffeur lui-même pour le taxi.

**M. Skoberg:** Je ne connais guère la méthode dite des courtiers, mais M. Trudel la connaît très bien. Je présume donc qu'il vous posera des questions à ce sujet un peu plus tard. Je pense que c'est tout ce que j'ai à vous demander pour le moment. Je vous remercie.

**Le président:** M. Forrestall a la parole.

**M. Forrestall:** Je dois m'excuser auprès de vous, monsieur le président, auprès des témoins et aussi des membres du comité, d'être un peu en retard.

Je pourrais peut-être vous demander, monsieur le président, si, au cours des questions déjà posées aux témoins, on a traité des

[Texte]

**The Chairman:** No.

**Mr. Forrestall:** Mr. Chairman, in the presentation of the brief this morning, the witness clearly indicated that there had been no complaints to his knowledge either from other cab operators or the general public with respect to the form and type of service being provided, and I think he implied that there was no complaint about the relationship between the cab companies in the city.

I was a little disappointed that Mr. Buoy did not appear to want to take the stand this morning. I was a bit surprised, and I hope that we do provide an opportunity for him at least to support or comment on the partial brief or the interim letter that is now in front of us because the charges in it are very direct, very grievous and very serious.

I ask the witness if he is familiar with the letter dated March 23, 1970, to Mr. Normand, the Clerk of the Committee, over his signature as President of City Cab Company Limited in which he says and I quote from paragraph 4:

On at least three separate occasions, involving three first class hotels in the City of Edmonton, we have had to remove our direct-line phones from the lobbies of the hotels in question, because the holder of the limousine franchise withdrew limousine service from these hotels as long as our phones were in use by them.

I ask first, sir, whether or not familiar with the letter, and if you are, whether you would care to comment on the charge. It is a very grievous implication.

**Mr. Maynard:** In the first place, I did not know of the letter.

**Mr. Forrestall:** Have you had an opportunity to see it since its presentation this morning?

**Mr. Maynard:** No, I still have not seen it. In the second place, I did not know until this morning that City Cab proposed to submit a brief. In the third place, I still do not know the nature of the representations they propose to make in their brief, but if you will check my brief you will find that our allegations refer to the ground transportation facilities and operations of Yellow Cab from the International Airport.

[Interprétation]

accusations et des remarques contenues dans le mémoire de M. Buoy?

**Le président:** Non.

**M. Forrestall:** Dans la présentation du mémoire, ce matin, le témoin a indiqué très clairement qu'à sa connaissance, il n'y avait pas eu de réclamations, ni de la part des autres exploitants de taxis, ni de la part du public en général, en ce qui concerne la forme et le type des services assurés. Je pense qu'il entendait entre autres dire par là qu'il n'y avait pas eu de plaintes au sujet des relations entre les compagnies de taxis de la ville.

J'avoue, monsieur le président, que j'ai été un peu déçu de voir que M. Buoy ne semblait pas vouloir défendre ses allégations ce matin. J'ai été un peu surpris et l'espère que nous lui donnerons l'occasion d'appuyer ou de commenter le mémoire partiel ou la lettre en tenant lieu dont nous sommes maintenant saisis car les accusations qu'elle contient sont très directes, très pénibles et très graves.

Je demanderai donc au témoin s'il est au courant de la lettre datée du 23 mars 1970 adressée à M. Normand, le secrétaire de notre comité et sous sa signature en tant que président de la City Cab Co. Ltd. Je vous cite ce qu'il déclare dans le quatrième paragraphe:

A trois reprises différentes, au moins, et cela dans trois hôtels de première classe de la ville d'Edmonton, nous avons dû enlever nos lignes téléphoniques directes du foyer de l'hôtel parce que le détenteur du permis d'exploitation des limousines avait décidé d'en suspendre le service à ces hôtels tant que ceux-ci utiliseraient nos lignes.

Je vous demanderai donc, tout d'abord, si vous êtes au courant de cette lettre et dans ce cas, voudriez-vous nous dire ce que vous en pensez. C'est une accusation très pénible.

**Mr. Maynard:** Tout d'abord, je n'étais pas au courant de la lettre.

**Mr. Forrestall:** Avez-vous eu l'occasion de la voir depuis ce matin?

**Mr. Maynard:** Non, je ne l'ai pas encore vue. Merci.

Deuxièmement, je ne savais pas, jusqu'à ce matin, que la City Cab avait l'intention de présenter un mémoire. Troisièmement, j'ignore toujours la nature des instances qu'ils ont l'intention de formuler dans leur rapport, mais si vous vérifiez mon mémoire, vous verrez que nos allégations ont trait aux aménagements des transports au sol et aux activités de la Yellow Cab à partir de l'Aéroport

## [Text]

We did not deal in our brief with anything that had to do with operations in the City of Edmonton, at the Industrial Airport or the hotels.

I did not realize this would be of some interest to the Committee because we thought the Committee was interested in ground transportation facilities from the airport. As I understand the charge as you read it, it has to do with some problem in the City of Edmonton which is not related in any way to the ground transportation facilities from the airport.

**Mr. Forrestall:** Well, Mr. Maynard, of course, I realize you have not had an opportunity to consider Mr. Buoy's letter to this Committee, but I simply indicate to you that the subject of ground transportation to and from the airport seems to be the basis on which the brief is presented and I am certain that the advertisements and other communications from the Committee Chairman and officials of the Committee to the community were clear. Perhaps your president might be able to answer that charge because it is a very direct one and does have some serious implications. Good service is one thing, sir, and I think we appreciate the fact of the extent to which your clients are providing good service is not at issue. What is at issue is the means to good service and the charge has been made. I am sure Mr. Taylor would want to comment on it.

**Mr. Maynard:** Mr. Taylor is reading the letter now. While he is reading it I would like to make this comment. Yellow Cab has an agreement with Pacific Western Airlines to service the Industrial Airport. Yellow Cab sends cabs to the Industrial Airport and, as you have heard this morning, the Industrial Airport has a common stand so anyone can send a cab there, with the result that Yellow Cab does not provide too many cabs for that airport. There are sufficient other cabs available to service the Industrial Airport and Yellow Cab is quite content to allow these other cabs to carry on the business.

However, whenever you have a difficult situation arising at the Industrial Airport—the weather is cold, it is stormy, it is winter, and there is a shortage of cabs—under those conditions other cab drivers will not go. Then who gets it in the neck? Yellow Cab. We are called up by Pacific Western: why are your cabs not here to service our passengers and our personnel? Now, this is the kind of situa-

## [Interpretation]

International. Nous n'avons trait dans notre mémoire d'aucune question ayant trait aux activités exercées dans la ville d'Edmonton, à l'aéroport industriel ou en faveur des hôtels.

Je ne savais pas que cela intéresserait le Comité car nous pensions que le Comité s'intéressait aux installations de transport au sol à partir de l'aéroport. Si j'ai bien compris l'accusation telle que vous l'avez lue, elle aurait trait à un problème qui se pose dans la ville d'Edmonton même ce qui n'a rien à voir avec les installations de transport au sol à partir de l'aéroport.

**M. Forrestall:** Monsieur Maynard, je comprends, bien entendu, que vous n'avez pas eu l'occasion d'examiner la lettre de M. Buoy à ce Comité, mais je voudrais tout simplement vous dire que la question des moyens de transport à l'aller et au retour de l'aéroport semble faire l'objet du document. Je suis sûr que les annonces et autres communiqués du président et des fonctionnaires du Comité à la collectivité étaient clairs. Votre président pourrait peut-être répondre à cette accusation, car c'est une accusation directe dont certaines implications sont sérieuses. Le bon service c'est important, monsieur, et nous comprenons bien que ce n'est pas la mesure dans laquelle vos clients assurent un bon service qui est mise en doute. Ce qui est mis en doute, c'est le moyen d'en arriver à un bon service et l'accusation a été portée. Je suis sûr que M. Taylor aimerait dire un mot à ce sujet.

**M. Maynard:** En ce moment, M. Taylor lit la lettre. Pendant qu'il la lit, j'aimerais dire ceci. La Yellow Cab a une entente avec la Pacific Western Airline pour desservir l'Aéroport industriel. La Yellow Cab envoie des taxis à l'Aéroport industriel, et comme vous l'avez entendu ce matin, il y a là un poste en commun, il en résulte donc que la Yellow Cab n'envoie pas beaucoup de taxis à cet aéroport. Il y a un nombre suffisant d'autres taxis qui desservent l'aéroport. La Yellow Cab se contente donc de laisser les autres taxis poursuivre ce commerce.

Mais lorsque surgit une situation difficile à l'Aéroport industriel, s'il fait froid, s'il y a des tempêtes, comme c'est le cas en hiver, et si, à cause de ces conditions il n'y a pas assez de taxis, les autres chauffeurs de taxi ne veulent pas y aller. Et alors, à qui se plaint-on? A La Yellow Cab. La Pacific Western nous téléphone et nous demande pourquoi nos taxis ne sont pas là pour desservir sa clientèle et ses

## [Texte]

tion that arises when you have two, three or a half dozen different concerns servicing the same facility, and this has happened from time to time at the Industrial Airport in spite of the fact that Yellow Cab is not complaining about it, but when it does get a call from the air lines that it is not fulfilling its agreement to provide cabs, well, it becomes a little annoying.

**Mr. Forrestall:** Yes, but Mr. Maynard—perhaps Mr. Taylor has now had an opportunity to read and, admittedly all too briefly, an opportunity to look at the letter that is now before us—the charge of course is one of coercion and force by your firm not only against City Cab Co. but, I gather, all the other firms in the city. I would not like to leave Edmonton, and I am sure the Committee would not, without some understanding of the nature of these charges and whether they are true or not.

**Mr. Taylor:** Mr. Chairman, first of all I would like to state that the allegation in the letter is rather ambiguous. If the statement is correct, why do they not come out point blank and call a spade a spade and name the hotels in fairness to me? Anybody can make an allegation against someone else, but I think the proper and right way is to come out and name the places.

Now then, sir, for the information of all concerned, when the International Airport originated, and prior to that, Yellow Cab did all the work for all the airlines and they have a contract with them. By all the airlines I mean Air Canada, Canadian Pacific, PWA, and Wardair. When the International Airport opened it was indicated to us that there should be two focal points which would be recognized by the Department of Transport and by the airlines for pickup points. The one on the north side was the Macdonald Hotel, the one on the south side was designated as the Riviera Hotel.

This was fine and dandy as far as we were concerned, because it is a whole lot simpler to pick up from one point on the north side and one point on the south side and in to the International Airport. A number of hotels here in the city were complaining of loss of business because of this. As a courtesy to these hotels, we arranged to transfer passengers by way of cab to any hotel they wished to go to and subsidized it at Yellow Cab expense. This worked out all right for a while but did not prove itself because when they reached one point people did not want to get

## [Interprétation]

employés. Voilà ce qui arrive lorsqu'il y a deux, trois ou une demi douzaine de compagnies différentes pour desservir le même endroit. Ceci s'est produit de temps à autre à l'Aéroport industriel et même si la Yellow Cab ne s'en plaint pas elle trouve quand même ennuyeux que des lignes aériennes lui téléphonent et lui disent qu'elle n'assume pas ses responsabilités.

**M. Forrestall:** Monsieur Maynard, M. Taylor a peut-être maintenant lu la lettre, même si ce n'est que brièvement, cette lettre dont nous sommes actuellement saisis. Mais l'accusation est une accusation de force coercitive portée par votre compagnie, non seulement contre la City Cab Co. mais, si j'ai bien compris, contre toutes les autres compagnies de taxis de la ville. Je ne voudrais pas quitter Edmonton, et je suis persuadé qu'il en est ainsi pour le Comité, sans comprendre un peu la nature de ces accusations et sans savoir si elles sont justifiées ou non.

**M. Taylor:** Monsieur le président, j'aimerais d'abord dire que les accusations contenues dans la lettre sont plutôt ambiguës. Si la déclaration est exacte, pourquoi alors, en toute justice, ne pas aller droit au but et nommer les hôtels? N'importe qui peut porter une accusation contre une autre personne, mais je crois que la façon de procéder c'est de désigner les endroits en cause.

Maintenant, monsieur, pour la gouverne de tous les intéressés, lorsqu'on a ouvert l'Aéroport international, et même avant, la Yellow Cab faisait tout le travail pour toutes les lignes aériennes et avait passé un contrat avec elles. Quand je dis toutes les lignes aériennes je veux dire Air Canada, Canadian Pacific, P.W.A. et Wardair. Au moment de l'ouverture de l'Aéroport international, on nous a bien dit qu'il devait y avoir deux endroits principaux reconnus par le ministère des Transports et par les lignes aériennes comme points d'accueil. Celui du côté nord était l'hôtel Macdonald et celui du côté sud, l'hôtel Riviera.

C'était très bien en ce qui nous concernait, parce que c'est beaucoup plus simple de recueillir les voyageurs à un seul endroit du côté nord et à un seul endroit du côté sud pour ensuite se rendre à l'Aéroport international. Un certain nombre d'hôtels de la ville se plaignaient de perdre des clients à la suite de cette mesure. Pour accommoder ces hôtels, nous avons donc envoyé les voyageurs par taxi à l'hôtel de leur choix, et tout cela aux frais de la Yellow Cab. Ceci a bien marché pendant un certain temps, mais n'a pas vraiment réussi car quand les gens n'aimaient

## [Text]

out of a vehicle and transfer to a smaller vehicle to be taken to another point.

So there were untold complaints, chiefly from hotels—they were losing business, they were taxpayers, they were entitled to the same service as the Macdonald Hotel. Their loss of room business, according to the information given to us, was anywhere from 30 to 35 per cent.

Again I felt that these people perhaps should have fair treatment too, so we bought more buses and run the small buses right to the hotel and pick up and deliver there, and this has worked out very satisfactorily here which is unique. We are doing this, you might say, on our own. This is one of the reasons why in this city you will find, if you go to any of the hotels like the Caravan, the Green-Brier, the Coachman, the Mayfair, the King Edward, the Royal George, the Corona, they are all very, very happy with the arrangement and the service and treatment their customers are getting.

Now, this arrangement, I think, has promoted it and it is at considerable expense to us. If we held right to the letter of just picking up and discharging at the Macdonald Hotel we could do it a whole lot cheaper than by running our vehicles elsewhere.

**Mr. Forrestall:** The charge, of course, Mr. Taylor, is that because you do hold a privileged franchise, in some sense it has resulted in discrimination by the hotels against the other taxi firms. Could you comment on it from that point of view?

**Mr. Taylor:** Any citizen can call in any cab he wishes to pick him up or a cab can discharge a passenger there.

**Mr. Forrestall:** Well, let me ask you this. In any of the three major hotels in Edmonton, which I think are quite readily identifiable, could you indicate whether or not you are the only firm that has a direct line to your despatching office?

**Mr. Taylor:** Yes, that is correct.

**Mr. Forrestall:** Has that always been the case?

**Mr. Taylor:** Yes, I think so.

**Mr. Forrestall:** To the best of your knowledge?

**Mr. Taylor:** To the best of my knowledge.

## [Interpretation]

pas, en arrivant à un endroit donné, monter dans une seconde voiture plus petite qui les conduisait ailleurs. Il y a donc eu maintes plaintes, surtout de la part des hôtels qui perdaient des clients; comme ces hôtels étaient des contribuables et ils avaient droit au même service que l'hôtel Macdonald. La baisse des affaires, d'après ce qu'on nous a dit, était entre 30 et 35 p. 100.

Une fois de plus, j'ai trouvé qu'il fallait peut-être traiter ces gens plus justement, nous avons donc acheté d'autres autobus de façon à pouvoir recueillir et transporter les voyageurs aux hôtels en question. Ce système s'est avéré satisfaisant, ce qui est assez étonnant. Et nous le faisons à nos propres frais. C'est ce qui explique en partie pourquoi les hôtels de cette ville: le Caravan, le GreenBrier, le Coachman, le Mayfair, le King Edward, le Royal George, le Corona, sont tous très heureux des dispositions et du service que nous offrons à leurs clients.

Mais ces mesures nous coûtent des sommes considérables. Si nous ne nous en étions tenus qu'à cueillir et à déposer les voyageurs à l'hôtel Macdonald, cela nous aurait coûté beaucoup moins cher.

**M. Forrestall:** L'accusation, monsieur Taylor, c'est qu'en raison du fait que vous détenez une franchise privilégiée, il en est résulté une certaine discrimination de la part des hôtels à l'égard des autres compagnies de taxis. Pourriez-vous nous faire connaître votre opinion à ce sujet?

**M. Taylor:** Tout citoyen peut téléphoner à n'importe quelle compagnie de taxi pour se faire ramasser à l'hôtel ou s'y faire reconduire.

**M. Forrestall:** Permettez-moi alors de vous poser une autre question. Pourriez-vous nous dire, en ce qui concerne les trois principaux hôtels d'Edmonton, qu'il n'est pas nécessaire de nommer, je crois, si vous êtes la seule compagnie ayant une ligne directe avec votre bureau de répartition?

**M. Taylor:** Oui, notre compagnie est la seule.

**M. Forrestall:** N'en a-t-il pas toujours été ainsi?

**M. Taylor:** Oui, je le crois.

**M. Forrestall:** Autant que vous sachiez?

**M. Taylor:** Autant que je sache.

## [Texte]

**Mr. Forrestall:** It is not something that has happened in the last two or three years?

**Mr. Taylor:** No, no.

**Mr. Forrestall:** It has always been the case?

**Mr. Taylor:** It has always been so. May I elaborate a little more on that? I have been in the Yellow Cab business 11 years and at the time I came in that was the way I found it and it has always been that way. Since that time the Chateau has been built, and it also has been the same.

**Mr. Forrestall:** Just two more very brief questions, and I might just preface them by joining with Mr. Howe in his comments throughout our hearings in other cities in Canada in complimenting you on the wisdom of uniforming your drivers. I have used them twice since arriving in Edmonton and found them most helpful, most courteous and very neat. Might I just simply compliment you on that and commend you for the extent to which you go in terms of safety. It is very commendable and I suppose it should be said for the record that I wish all other firms in the public transportation business would go to the extent that you have gone. I suppose I can attribute that to your background, to your essential training.

Might I ask perhaps just one essential question, and I respect your rights and am quite aware of the question I am asking. May I ask you, sir, if your financing is Canadian, and whether or not in the last two years you have had to seek any financing, refinancing or any capital assistance from firms outside of Canada?

**Mr. Taylor:** Mr. Chairman, I would dearly love to answer that question. I can say very, very truthfully that it is all local Edmonton capital, and I am very pleased.

**Mr. Forrestall:** I am pleased to hear that.

**Mr. Taylor:** For your information, Yellow Cab here in Edmonton holds the franchise for the name of Yellow Cab for the whole Province of Alberta. There is absolutely no connection or affiliation with Yellow Cab in any other province or country.

**Mr. Forrestall:** I hate to use the word here in Edmonton, sir, but that holds true for Calgary as well?

**Mr. Taylor:** That holds true for Calgary as well.

## [Interprétation]

**M. Forrestall:** N'est-ce pas une mesure qui date de deux ou trois ans?

**M. Taylor:** Non certainement pas.

**M. Forrestall:** Il en a toujours été ainsi?

**M. Taylor:** Il en a toujours été ainsi. Puis-je donner plus de détails à ce sujet? Je suis avec la compagnie Yellow Cab depuis 11 ans; c'était comme ça quand je suis arrivé, et ça n'a pas changé depuis. On a, depuis ce temps, construit le Château et la situation est demeurée la même.

**M. Forrestall:** Puis-je poser deux autres questions très brèves? J'aimerais cependant auparavant dire que j'appuie les commentaires de M. Howe, et vous félicite sur la sagesse que vous avez eue en demandant à vos chauffeurs de porter l'uniforme. Depuis mon arrivée à Edmonton, j'ai deux fois fais appel aux services de votre compagnie et je dois dire que j'ai trouvé vos chauffeurs serviables, courtois et très propres. Puis-je tout simplement vous féliciter à cet égard et vous féliciter aussi de la mesure dans laquelle vous vous préoccupez de sécurité. Votre attitude est des plus louable et je devrais ajouter aussi que je souhaite que toutes les autres compagnies de transport public agissent de la sorte. Je suppose que je puis attribuer cela à votre formation initiale.

Pourrais-je aussi vous poser une question essentielle? Je respecte vos droits et je connais la portée de la question que je vais vous poser. Puis-je savoir si votre financement est canadien, et si depuis deux ans, il vous a fallu des fonds ou une aide financière auprès de sociétés étrangères?

**M. Taylor:** Monsieur le président, c'est avec plaisir que je répondrai à cette question. Je puis vous dire sincèrement qu'il s'agit tout simplement de capitaux d'Edmonton.

**M. Forrestall:** Je suis très heureux de vous l'entendre dire.

**M. Taylor:** Pour votre gouverne, la Yellow Cab d'Edmonton a la franchise pour le nom de Yellow Cab dans toute la province de l'Alberta. Nous n'avons aucun lien, aucun rapport avec la Yellow Cab d'autres provinces ou d'autres pays.

**M. Forrestall:** Je n'aime pas utiliser cette expression ici à Edmonton, mais enfin est-ce que cela vaut aussi pour Calgary?

**M. Taylor:** Oui, aussi pour Calgary.

## [Text]

**Mr. Forrestall:** Fine sir. Thank you very much. The implication, of course, is that the Yellow Cab in Calgary is your firm.

**Mr. Taylor:** I have nothing to do with it whatsoever.

**Mr. Forrestall:** Do you receive any consideration for the use of the name?

**Mr. Taylor:** No sir, not a penny from anyone.

**Mr. Forrestall:** You have just simply, as a gesture of goodwill, let somebody else use the name.

**Mr. Taylor:** He started to use the name and I never objected.

**Mr. Forrestall:** Fine. Thank you very much.

**Mr. Skoberg:** On a point of order, Mr. Chairman, we have had this letter of March 23 introduced and referred to. I am just wondering whether or not the President of City Cab Co. Ltd. who is, I believe still with us—possibly we can squeeze in some time—would agree to make representations in regard to this letter.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Chairman, it is my understanding that City Cab Co. Ltd. intends to take the witness stand this afternoon very briefly.

**The Chairman:** That was not the understanding we had this morning.

**Mr. Skoreyko:** But it has been changed as I understand it.

**Mr. Skoberg:** If Mr. Buoy would agree to take the stand this afternoon, fine.

**The Chairman:** It is up to the Committee to decide.

**Mr. Forrestall:** I must say, Mr. Chairman, before we do, that it was my understanding some agreement had been made for Mr. Buoy to appear. If that is not the case, then I apologize for having brought it up in this context.

**The Chairman:** No, it was not the case, Mr. Forrestall. It was understood clearly this morning that he would not appear this afternoon but would send a brief to Ottawa, where we would study it. I wish we could find the time to squeeze him in, but it is up to the Committee to decide.

**Mr. Skoberg:** I move if Mr. Buoy agrees that we allow 10 minutes before we go to see the facilities at Yellow Cab Co. Ltd. this aft-

## [Interpretation]

**M. Forrestall:** Merci beaucoup, monsieur. Donc, la Yellow Cab à Calgary est-elle aussi votre compagnie?

**M. Taylor:** Nous n'avons rien à voir avec cette compagnie.

**M. Forrestall:** Est-ce qu'on vous donne quelque chose pour l'utilisation du nom?

**M. Taylor:** Non. Pas un sou.

**M. Forrestall:** Simplement, par un geste de bonne volonté, vous laissez quelqu'un d'autre utiliser le nom.

**M. Taylor:** On a commencé à utiliser ce nom et je ne m'y suis jamais opposé.

**M. Forrestall:** Très bien. Merci beaucoup.

**M. Skoberg:** Un rappel au règlement, monsieur le président, nous avons parlé de cette lettre du 23 mars. Je me demande si le président de la City Cab Co. qui est encore avec nous, je crois, pourrait, si nous trouvions un peu de temps, faire des observations au sujet de cette lettre?

**M. Skoreyko:** Si je comprends bien, monsieur le président, la City Cab a l'intention de témoigner brièvement cet après-midi par l'intermédiaire d'un avocat.

**Le président:** Ce n'est pas l'entente que nous avons eue ce matin.

**Mr. Skoreyko:** Cela a été modifié depuis.

**Mr. Skoberg:** Si M. Buoy est d'accord pour venir témoigner cet après-midi, d'accord.

**Le président:** C'est au Comité de décider.

**M. Forrestall:** Avant de faire quoi que ce soit, monsieur le président, je dois vous dire que je croyais qu'on avait pris les dispositions nécessaires pour que M. Buoy puisse comparaître. S'il n'en était pas ainsi, alors je m'excuse d'avoir soulevé cette question.

**Le président:** Non, ce n'était pas convenu, monsieur Forrestall. Ce matin, il était entendu que M. Buoy ne témoignera pas cet après-midi mais qu'il nous ferait parvenir un mémoire à Ottawa que nous étudierions. Nous aimerions bien trouver suffisamment de temps pour entendre M. Buoy cet après-midi, mais il appartient au Comité de décider.

**Mr. Skoberg:** Je proposerai donc, si M. Buoy est d'accord, que nous lui donnions environ dix minutes avant de visiter les installations

## [Texte]

ernoon. They are not going to have representation in Ottawa, and I believe it is rather important.

**The Chairman:** I will leave up to the Committee. I do not know how far you could go with Mr. Buoy in 10 minutes. You would not give a chance to anybody to ask questions.

**Mr. Skoberg:** All right. Put a time limit on it.

**Mr. Skoreyko:** On this same point of order, Mr. Chairman, the position we are in at this point is that it is quite true that City Cab Co. Ltd. did agree to send a brief to the Committee in Ottawa. It is my understanding from conversations at noon—and I am certainly not responsible for what has transpired—that in view of developments this morning, particularly with regard to some of the evidence that has been presented, these people would like to make an appearance, no matter how brief. Then they would ultimately send a brief to the Committee in Ottawa. If it is acceptable to the Committee, I would like to have them heard.

**Mr. Givens:** Mr. Chairman, on the same point of order, in this letter are some very serious allegations, and as far as I am concerned, as a member of this Committee, my doubts as a result are not going to be allayed by the sending of a brief that I am going to read in Ottawa. These are allegations of a nature concerning which the members of the Committee should have an opportunity to cross-examine because, as a matter of fact, they imply criminal conduct if correct.

**The Chairman:** Mr. Givens, if you will allow me to say so, there is nothing to stop the Committee's having Mr. Buoy come to Ottawa to appear before it. I think it would be unfair to spend perhaps only 15 or 20 minutes with Mr. Buoy to question his brief.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, if it means not seeing the facilities at Yellow Cab Co. Ltd. I would certainly agree to cancel that part of our trip this afternoon, but I believe we can do all of it if we get on with it and if Mr. Buoy agrees to appear before us.

**The Chairman:** Is it agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Mr. Trudel.

**Mr. Trudel:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Taylor partly answered some of the questions I wanted to ask regarding his business connection. My understanding is that although

## [Interprétation]

de la Yellow Cab cet après-midi. Ils n'auront pas de représentants à Ottawa et je pense qu'il est très important que nous l'entendions.

**Le président:** Le Comité décidera. Dix minutes, cela n'est pas beaucoup. Personne n'aura la chance de poser des questions.

**Mr. Skoberg:** Très bien. A vous de décider.

**Mr. Skoreyko:** Sur ce rappel au Règlement, monsieur le président, il est juste que la City Cab a convenu d'envoyer un mémoire au Comité à Ottawa. A la suite d'entretiens lors du déjeuner, je ne suis pas du tout responsable de ce qui a résulté si je comprends bien, étant donné les événements de ce matin, plus particulièrement certains témoignages qui ont été présentés, ces gens aimeraient comparaître même si ce n'est que très brièvement. Ils feraient ensuite parvenir un mémoire au Comité à Ottawa. Si cela convient au Comité, j'aimerais bien qu'on puisse les entendre.

**M. Givens:** Monsieur le président, sur ce même rappel au Règlement, cette lettre renferme de sérieuses accusations et, en ce qui me concerne en tant que membre du Comité, ce n'est pas un mémoire que je lirai à Ottawa qui dissipera mes doutes. Les membres du Comité devraient pouvoir interroger les témoins au sujet de ces accusations qui, en fait, impliquent une conduite criminelle.

**Le président:** M. Givens, permettez-moi de vous dire que rien n'empêche le Comité d'inviter M. Buoy à comparaître à Ottawa. Je pense que ce serait injuste de ne consacrer que 15 ou 20 minutes pour interroger M. Buoy.

**Mr. Skoberg:** Monsieur le président, si cela signifie qu'on ne visiterait pas les installations de la Yellow Cab, je suis disposé à annuler cette partie du voyage cet après-midi, mais je crois bien qu'il serait possible de tout faire, si nous ne perdons pas de temps et si M. Buoy accepte de comparaître.

**Le président:** D'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Monsieur Trudel.

**Mr. Trudel:** Merci beaucoup, monsieur le président, je crois que M. Taylor a déjà répondu en partie aux questions que je voulais lui poser. Si je comprends bien, même si

## [Text]

you have a franchise, Mr. Taylor, for the entire province for the name Yellow Cab Co. Ltd., it is still being used without interference by you in another part of the province.

**Mr. Taylor:** That is correct, sir.

**Mr. Trudel:** And there are no business connections whatever outside of Edmonton proper.

**Mr. Taylor:** There are no business connections outside of Edmonton at all. The business is owned exclusively by me and my two sons.

**Mr. Trudel:** In the brief you have presented there are figures regarding the seven-year operation. First of all I would like to find out what percentage of your over-all business is done with the airport transportation, or do you have this figure available? Do you have a refined figure relating to the transportation to and from the airport expressed as a percentage?

**Mr. Taylor:** Mr. Chairman, that is a very difficult question to answer. The foundation of our business is our cab business, not the airport business. This is what we term our bread and butter cab business in the City of Edmonton.

The airport business is a very important part of the cab business also, but we depend solely on our taxicab business in the City of Edmonton for our growth and for our success. Does that answer your question sir?

**Mr. Trudel:** Is it fair to assume, then, that the bulk of your business is not with the airport?

**Mr. Taylor:** That is correct.

**Mr. Trudel:** If I were to mention a percentage and say that 20 per cent would possibly be your airport business, would that be fair?

**Mr. Taylor:** It is a very difficult question to answer. I would say, approximately that would be it.

**Mr. Trudel:** The reason I ask these questions, Mr. Taylor, is because there are some figures in your contract and I am trying to arrive at a percentage of your airport business. We have been led to believe that the percentages being asked are unfair. Do you believe the amounts that have been mentioned in your contract, compared to your over-all business, are fair or unfair?

## [Interpretation]

vous avez une franchise, monsieur Taylor, pour toute la province, en ce qui a trait au nom de Yellow Cab Co. Ltd., ce nom est quand même utilisé ailleurs dans la province sans que vous vous y opposiez.

**M. Taylor:** C'est juste.

**M. Trudel:** Vous n'avez aucun lien commercial avec ces autres entreprises?

**M. Taylor:** Il n'y a aucun rapport commercial avec d'autres compagnies à l'extérieur d'Edmonton. La compagnie n'appartient qu'à mes deux fils et à moi-même.

**M. Trudel:** Dans le mémoire que vous avez présenté, vous donnez des chiffres sur le fonctionnement de votre entreprise depuis sept ans. J'aimerais d'abord savoir quel pourcentage de votre chiffre d'affaires provient du service de transport que vous assurez à l'aéroport, est-ce que vous avez ces données? Avez-vous des données précises, en pourcent, sur le transport à l'aéroport et de l'aéroport?

**M. Taylor:** Monsieur le président, il n'est pas facile de répondre à cette question. Le fondement de notre entreprise, c'est le taxi, ce n'est pas le service à l'aéroport. C'est la raison d'être de notre entreprise à Edmonton. Le service à l'aéroport est aussi une partie importante, mais notre expansion et notre succès ne dépendent que de notre service de taxis dans la ville d'Edmonton. Est-ce que cela répond à votre question, monsieur?

**M. Trudel:** Pouvons-nous donc en conclure que la grosse partie de vos affaires ne provient pas de l'aéroport?

**M. Taylor:** C'est juste.

**M. Trudel:** Si je voulais exprimer cette quantité en pourcentage, et disais que 20 p. 100 de votre chiffre d'affaires représentent ce que vous retirez du service à l'aéroport, est-ce que ça serait juste alors?

**M. Taylor:** Il n'est pas facile de répondre à cette question. Je dirais que c'est à peu près cela.

**M. Trudel:** Si je vous pose ces questions, monsieur Taylor, c'est qu'il y a des données dans votre contrat, et j'essaie d'établir le pourcentage du service à l'aéroport. Nous avons été portés à croire que les pourcentages que nous exigeons pour cette franchise ne sont pas justes. Selon vous, les sommes mentionnées dans votre contrat sont-elles justes ou injustes par rapport à votre chiffre d'affaires total?

## [Texte]

**Mr. Taylor:** Mr. Chairman, I have never expressed the belief to anyone that the fee charged us is unfair. I think a better way to answer you would be to say that our set of books for the airport operation is kept separate from the rest of the Yellow Cab Co. Ltd. books. I believe these books, from the time the International Airport opened until about the last two years, show very, very little, if any, profit. In the last two years they have shown some profit, but not to any great extent.

We always felt that it added a little prestige to the company and that some day, with the growth of the city, it could become quite an asset to the company. By the same token, I think if you were to look at the books, look at our operation, look at our vehicles, look at our uniforms and everything else you will find we have put a great portion of the revenue derived from the airport right back into making it, I think, one of the finest operations in Canada, not like a lot of other companies that would take as much out as possible and just carry on. I think our whole operation here will speak for itself.

**Mr. Trudel:** Mr. Chairman, the questions I am asking Mr. Taylor are not to criticize him out to find out some of the facts. I did ride in one of your cabs just a few minutes ago and I must compliment you. If they are all similar so that, I think you are to be commended on the efforts you have devoted to your business.

Are all the cabs or the buses used for this airport transportation owned by you?

**Mr. Taylor:** Yes, sir.

**Mr. Trudel:** There is another aspect to your business as well, I understand, because you do not own all of the cabs that are operating under Yellow Cab.

**Mr. Taylor:** That is correct, sir.

**Mr. Trudel:** How many cabs do you own, Mr. Taylor?

**Mr. Taylor:** Approximately 40 per cent of the cabs are owned by Yellow Cab.

**Mr. Trudel:** In other words, 40 per cent of 130-some-odd units? Correct?

**Mr. Taylor:** Right.

**Mr. Trudel:** By whom are the other cabs owned?

## [Interprétation]

**M. Taylor:** Monsieur le président, je n'ai jamais dit à quiconque que la somme qu'on nous demandait était injuste.

Je pense qu'une meilleure façon de vous répondre serait de vous dire que notre comptabilité concernant l'aéroport est distincte de la comptabilité de Yellow Cab Co. Ltd. Je pense que selon les livres de comptabilité, depuis l'ouverture de l'aéroport jusqu'aux deux dernières années, il y a eu très peu de bénéfices. Les bénéfices enregistrés au cours des deux dernières années étaient très peu importants.

Nous avons toujours été d'avis que le service à l'aéroport ajoutait à notre prestige et qu'éventuellement, avec la croissance de la ville, que cela serait un véritable avantage. Aussi, je crois que si vous étudiez nos livres, notre fonctionnement, si vous considérez nos voitures, nos uniformes et tout le reste, vous découvrirez qu'on a utilisé une bonne partie des revenus du service à l'aéroport pour améliorer notre service et pour en faire l'un des meilleurs au Canada, et que nous n'avons pas fait comme d'autres compagnies qui n'essaient que de faire le plus de profit possible. Je crois que notre service entier en est la preuve.

**M. Trudel:** Monsieur le président, les questions, que je pose à M. Taylor, n'ont pas pour objet de le critiquer mais bien d'éclaircir certains points. Je viens de prendre l'un de vos taxis, il y a à peine quelques instants, et je me dois de vous féliciter. S'ils donnent tous le même service, nous nous devons alors de vous féliciter de tous ces efforts que vous déployez dans votre entreprise. Les taxis ou les autobus utilisés pour le service à l'aéroport vous appartiennent-ils tous?

**Mr. Taylor:** Oui, monsieur.

**M. Trudel:** Si je comprends bien il y a aussi un autre aspect de votre entreprise: Étant donné que vous n'êtes pas propriétaire de tous les taxis de la Yellow Cab Co. Ltd.

**Mr. Taylor:** C'est juste.

**M. Trudel:** Combien de taxis vous appartiennent, monsieur Taylor?

**Mr. Taylor:** Environ 40 p. 100 de tous les taxis sont la propriété de la Yellow Cab Co. Limited.

**M. Trudel:** En d'autres mots, 40 p. 100, de quelque 300 voitures? Est-ce exact?

**Mr. Taylor:** C'est juste.

**M. Trudel:** A qui appartiennent les autres taxis?

## [Text]

**Mr. Taylor:** They are registered and owned by Yellow Cab because the private owner sells his car to Yellow Cab, but when the private owner leaves the fleet the car is sold back to him. They are actually all Yellow Cabs, but should a man terminate he pays us \$1 and the car reverts to him. The man signs a contract when he comes on our fleet and under the contract he agrees to abide by all the rules and regulations set down by the company. The car is registered in Yellow Cab's name, painted our colours. He receives all the service that the company cars get.

## [Interpretation]

**M. Taylor:** Ils sont enregistrés comme étant la propriété de la Yellow Cab Co. Ltd., parce que le propriétaire vend sa voiture à la Yellow Cab, mais lorsqu'il quitte la compagnie, on la lui revend.

Toutes les voitures appartiennent à la Yellow Cab, mais si quelqu'un décide de terminer ses services, il nous verse \$1 et la voiture lui revient. Lorsqu'il joint notre compagnie, l'employé signe un contrat en vertu duquel il s'engage à observer les règles et règlements établis par la compagnie. La voiture est inscrite au nom de la Yellow Cab, nous la peignons suivant nos couleurs; il reçoit tous les services que reçoivent les voitures de la compagnie.

Au point de vue affaires, il n'y a pas de distinction entre une voiture de propriété privée et une voiture qui appartient à la compagnie. Si vous êtes un propriétaire privé, et si votre voiture se trouvait la première à l'hôtel Macdonald et si, après coup, arrivait une voiture de la compagnie, la voiture privée a le voyage. Premier arrivé, premier servi. Ai-je bien répondu à votre question?

There is no difference between a privately-owned car and a company car so far as business is concerned. If you were a private owner and your car was first up at the Macdonald Hotel and the company car was second in line, the private owner gets the trip first and this is the way it is done. First gets the trip. Does that explain it?

**Mr. Trudel:** Yes, very much so. Do you have occasions to use some of these privately-owned cars on your airport service?

**Mr. Taylor:** Yes sir.

**Mr. Trudel:** But the bulk of it would still be by your own cars?

**Mr. Taylor:** A private owner has the same right and the same freedom if he wishes to head out to the International Airport or, if he takes a trip out, he has the same rights and the same privileges as any company car.

**Mr. Trudel:** Those are all the questions I have for now, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Taylor, you mentioned a franchise for the name Yellow Cab Co. Ltd. Do you have some sort of a copyright for the Province of Alberta to use that name, or did you acquire the right to use it from somewhere else?

**Mr. Taylor:** Mr. Maynard can answer that, sir.

**Mr. Maynard:** There is no franchise in the name itself except for the fact that the name of the company has been registered as Yellow Cab Co. Ltd., and under our laws in this province no one can use a name that is similar to a name already in use unless he obtains the permission of the person who is already using

**M. Trudel:** Oui. En effet, merci. Utilisez-vous aussi vos voitures privées pour le service à l'aéroport?

**M. Taylor:** Oui, monsieur.

**M. Trudel:** Mais en grande partie, ce sont vos propres voitures qui assurent ce service?

**M. Taylor:** Un propriétaire privé a le même droit, la même liberté; s'il désire se rendre à l'Aéroport international ou s'il y amène un client, il a le même droit et le même privilège que n'importe quelle autre voiture de la compagnie.

**M. Trudel:** Je n'ai pas d'autres questions à poser, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur Taylor, vous avez parlé d'une franchise pour le nom Yellow Cab Co. Ltd. Avez-vous des droits d'auteur pour la province de l'Alberta, en ce qui concerne l'utilisation exclusive de ce nom ou avez-vous acquis le droit à ce nom quelqu'un d'autre?

**M. Taylor:** Monsieur M. Maynard répondra à cette question.

**M. Maynard:** Il n'y a pas de franchise concernant le nom même, sauf que nous avons enregistré la compagnie sous le nom de Yellow Cab Co. Ltd. et, aux termes des lois provinciales, personne ne peut utiliser un nom homologue à un autre déjà en usage à moins d'obtenir l'autorisation de la personne

## [Texte]

the name. Therefore, as Yellow Cab Co. Ltd. is registered with the Companies Branch, no other company in the province could use the name, Yellow Cab without the approval of Mr. Taylor.

**Mr. Benjamin:** It is only because you have not complained about it that this other company in Calgary is using Yellow Cab?

**Mr. Taylor:** That is correct, sir.

**Mr. Benjamin:** But did you have to pay for using, or get permission from anywhere else in Canada or outside of Canada to use, the name Yellow Cab?

**Mr. Taylor:** No, sir. This goes back several years before my coming into Yellow Cab. There was a man by the name of Mr. Van Loon who started the first Yellow Cab in Edmonton. He operated for a period of less than a year, when it was purchased by what is now known as the Yellow Cab Company. The name was registered under the Companies Branch and has carried on ever since that date which is, roughly speaking, about 22 to 25 years ago.

**Mr. Benjamin:** Well, who were the ones that purchased him out?

**Mr. Taylor:** It was the Checker Cab operated by Mr. Wally Miller who is now deceased.

**Mr. Benjamin:** But it was still a city ownership.

**Mr. Taylor:** Oh, city ownership all the way through. There is no connection, no money involved so far as outside interests are concerned. It is strictly Edmonton capital and, as I mentioned to you, there are no affiliations, just my two boys and me in the company.

**Mr. Benjamin:** You mentioned having verbal agreements or arrangements to handle traffic at hotels. Do you have any formal franchises or agreements aside from the International Airport one? I am thinking of the bus depot, railway stations or any hotels.

**Mr. Taylor:** We have no contracts with any of the hotels, with the exception of the Macdonald and the Chateau Lacombe.

**Mr. Benjamin:** Does some other company have the bus depot and the railway stations, or are they common stands?

**Mr. Taylor:** We also have a contract with the Canadian National Railways, the Canadian Pacific Railway and the Northern Alberta Railway.

## [Interprétation]

qui utilise déjà ce nom. Donc, la Yellow Cab Co. Ltd. est enregistré auprès du Service des compagnies, aucune autre entreprise dans la province ne peut utiliser ce nom sans l'approbation de M. Taylor.

**Mr. Benjamin:** Est-ce parce que vous n'avez pas formulé de plaintes à ce sujet que cette autre compagnie à Calgary utilise le nom de Yellow Cab?

**Mr. Taylor:** Oui, monsieur.

**Mr. Benjamin:** Vous a-t-il fallu verser une somme, au Canada ou à l'extérieur, pour utiliser ou pour obtenir l'autorisation d'utiliser le nom de Yellow Cab?

**Mr. Taylor:** Non, monsieur. Cela remonte à plusieurs années avant mon arrivée dans la compagnie Yellow-Cab. C'est un dénommé Van Loon qui a mis sur pied le premier service de Yellow Cab à Edmonton. Il n'avait son service que depuis moins d'un an lorsque la Yellow Cab Co. Ltd. actuelle l'acheta. Le nom fut enregistré au service des compagnies, et est utilisé depuis lors, soit depuis 22 ou 25 ans.

**Mr. Benjamin:** Alors, qui l'a acheté?

**Mr. Taylor:** C'est la Checker Cab exploitée par M. Wally Miller qui est maintenant décédé.

**Mr. Benjamin:** Mais c'était toujours une propriété de quelqu'un de la ville?

**Mr. Taylor:** Oui, entièrement, il n'y a aucun lien, aucune somme qui soient extérieurs. Il s'agit essentiellement et strictement des capitaux d'Edmonton, comme je vous l'ai dit, et il n'y a que mes deux fils et moi-même dans l'entreprise.

**Mr. Benjamin:** Vous avez parlé d'une entente verbale ou des dispositions qui sont prises au sujet du trafic aux hôtels. Est-ce que vous avez des franchises ou des ententes en bonne et due forme en plus de celle de l'aéroport. Je pense ici aux terminus, aux gares ou à d'autres hôtels?

**Mr. Taylor:** Nous n'avons pas de contrats avec les hôtels, sauf avec le Macdonald et le Château Lacombe.

**Mr. Benjamin:** D'autres compagnies ont-elles des contrats avec les terminus d'autobus et les gares, ou sont-ce là des postes en commun?

**Mr. Taylor:** Nous avons un contrat aussi avec le Canadian National et le Pacifique Canadien et la Northern Alberta.

## [Text]

**Mr. Benjamin:** So that the stands that you have at the Macdonald Hotel and the Chateau Lacombe really are agreements with the railways that cover both the railway stations and the hotels?

**Mr. Taylor:** Our contracts are with the hotels and are separate from the railroads.

**Mr. Benjamin:** Well, then, you do have other franchises.

**Mr. Taylor:** Yes, sir.

**Mr. Benjamin:** These are exclusive stands?

**Mr. Taylor:** Right.

**Mr. Benjamin:** Have you, or has anyone else on behalf of your company, made any representation, verbal or otherwise, to any hotel at any time asking that no other taxi company be permitted to stand and wait, and no other taxi company be allowed to have a direct line on its premises?

**Mr. Taylor:** There is one hotel with which I had a disagreement, and this goes back to another problem. Some trouble arose there and I refused, but this hotel is out of the way. It meant that I was having to subsidize it by using my equipment to do this. As far as taxi service goes, you get the same taxi service as anyone else when they had another direct line phone in there. But as far as the bus end of it is concerned, no.

**Mr. Benjamin:** Has your firm ever refused to provide service for limousines, buses or any other kind to the airport to any hotel, unless they denied access to any other taxi company?

**Mr. Taylor:** This is the only incident that I know of. If there is anything else I would like to know about it so I can answer it.

**Mr. Benjamin:** Is the one you speak of a recent occurrence?

**Mr. Taylor:** No, no. This goes back a number of years. It was more of a personal matter between one of the managers and me which dates back before this.

**Mr. Benjamin:** All right. If I were to take a cab out to the airport other than Yellow Cab, can he stand and wait and try to get a fare back to Edmonton, or will he be told to leave by the RCMP? Or do you just look the other way? Do you have any gentlemen's agreement with the other cabs that they may do this without your objecting?

**Mr. Taylor:** Mr. Chairman, we have had no occasion to call in other cabs. To explain this further to you, we operate a...

## [Interpretation]

**M. Benjamin:** Donc, les postes que vous avez au Macdonald et au Chateau Lacombe sont réellement des ententes avec les chemins de fer, ce qui comprend donc les gares et les hôtels?

**M. Taylor:** Nos contrats sont signés avec les hôtels et c'est un contrat distinct du contrat signé avec les chemins de fer.

**M. Benjamin:** Vous avez donc d'autres franchises?

**M. Taylor:** Oui monsieur.

**M. Benjamin:** Il s'agit de postes exclusifs?

**M. Taylor:** C'est juste.

**M. Benjamin:** Avez-vous, vous ou d'autres membres de votre compagnie, fait des observations verbales ou autres, auprès d'un hôtel à un moment quelconque pour demander qu'aucune autre compagnie de taxis ne soit autorisée à y attendre la clientèle et ne puisse avoir des lignes directes?

**M. Taylor:** Il y a un hôtel avec lequel j'ai eu un certain malentendu; cela est rattaché à un autre problème. Des difficultés se sont présentées et puis cet hôtel n'est pas sur notre chemin. Cela signifiait qu'il me fallait utiliser mon équipement. Pour ce qui est des services de taxis, il avait le même service de taxi que n'importe quel autre hôtel lorsqu'on y eut installé une autre ligne téléphonique directe. Pour ce qui est des autobus, non.

**M. Benjamin:** Votre compagnie a-t-elle déjà refusé à un hôtel un service de limousine, d'autobus ou tout autre service pour l'aéroport à moins que ces hôtels aient refusé tout autre compagnie de taxis.

**M. Taylor:** C'est le seul incident dont j'ai entendu parler. S'il y en a d'autres, j'aimerais les connaître pour que je puisse y répondre.

**M. Benjamin:** Le cas dont vous parlez s'est-il produit récemment?

**M. Taylor:** Non, cela remonte à quelques années. Il s'agissait plutôt d'un incident personnel entre l'un des gérants et moi-même, incident qui datait depuis longtemps.

**M. Benjamin:** Bon, ça va. Si je prenais un taxi pour l'aéroport, un taxi autre de la Yellow Cab, ce taxi peut-il rester à l'aéroport et attendre un autre client pour revenir à Edmonton, ou est-ce que la Gendarmerie lui demandera de quitter les lieux? Y a-t-il une entente avec les autres taxis pour qu'ils puissent le faire sans que vous vous y opposiez?

**M. Taylor:** Monsieur le président, il ne nous a jamais fallu avoir recours aux autres taxis. Pour vous donner plus de précisions, nous...

## [Texte]

**Mr. Maynard:** May I repeat your question to the witness? He misunderstood it.

**Mr. Benjamin:** I mean if I were to take a cab of another company out there, can he stand and wait with your permission, or does he have to leave? Do you have any agreement with the other cabs?

**Mr. Taylor:** I would certainly object to his picking up a fare, unless he was there on a booked trip to pick up a specific person or persons.

**Mr. Benjamin:** Have you ever held any discussions, or have other taxi companies ever asked to arrive at some understanding with you whereby they could—only for cabs that take a fare out there—stand in line and attempt to get a fare back?

**Mr. Taylor:** Sir, I have had no discussions with them pertaining to this whatsoever, because I have had no need to call them in at any time. I have always had adequate cars to look after the business.

**Mr. Benjamin:** You were mentioning in reply to Mr. Skoberg this rental fee that is charged to the individual cab owners in your firm. Does that fee, aside from meter and radios, include full facilities of your garage, the insurance and everything else?

**Mr. Taylor:** The basic rental to a private owner on our fleet is \$141. Then there is the insurance, which is \$40.35. Then some private owners wish to purchase their own equipment outright such as a radio and look after their own radio maintenance, their meter and their roof light. If they wish to purchase those outright they are at liberty to do so. If they do not wish to purchase them they can rent this equipment from the company. The rental on the radio would be \$19 per month and his maintenance is \$8.40, the meter is \$6 and the roof light is \$2.

The licence plates are all in the company name. We buy the licence plates outright and rent them back to the private owners at \$5 per month, which is exactly what we pay the provincial government. The private owner gets the benefit of not having to put out the full amount for his licences. He pays for it month by month.

**Mr. Benjamin:** That \$141 basic fee, then, covers not only the use of the name and painting the cab, but also the despatching ser-

## [Interprétation]

**M. Maynard:** Puis-je répéter votre question? Je crois que le témoin n'a pas bien compris.

**M. Benjamin:** Si je prends le taxi d'une autre compagnie pour me rendre à l'aéroport, cette voiture peut-elle attendre avec votre autorisation ou doit-il quitter les lieux? Avez-vous des ententes avec les autres compagnies de taxis?

**M. Taylor:** Je m'opposerais certainement à ce qu'il recueille un voyageur à moins que ce soit une personne déterminée.

**M. Benjamin:** Avez-vous déjà eu des discussions avec d'autres compagnies de taxis ou ces dernières vous ont-elles déjà demandé d'en arriver à une entente pour permettre simplement aux taxis qui amenaient les voyageurs d'attendre et d'essayer de ramener un client?

**M. Taylor:** Il n'y a eu aucun entretien avec eux à cet égard parce que je n'ai jamais eu recours à leurs services. J'ai toujours eu un nombre suffisant de voitures pour m'occuper des voyageurs qui s'y trouvaient.

**M. Benjamin:** Vous parliez, pour répondre à M. Skoberg, de frais de location exigés des propriétaires de taxis individuels qui font partie de votre compagnie. Est-ce que cette cotisation, à part le taximètre, la radio, assure les services de votre garage, assurances et autres services?

**M. Taylor:** Pour appartenir à notre compagnie, un propriétaire privé doit verser un taux de base de \$141. Il y a aussi l'assurance qui s'élève à \$40.35. Certains propriétaires privés désirent acheter leur propre équipement, comme la radio, entretenir eux-mêmes leur radio, leur taximètre et leur dôme. S'ils désirent acheter ces dispositifs ils sont libres de le faire. Dans le cas contraire, ils peuvent louer cet équipement de la compagnie. Les frais de location pour la radio est de \$19 par mois, et l'entretien est de \$8.40, pour le taximètre, c'est \$6. et le dôme, \$2.

Et les plaques d'immatriculation sont au nom de la compagnie. Nous achetons les plaques et les louons aux propriétaires \$5 par mois, ce qui est exactement la somme que nous payons au gouvernement provincial. Le propriétaire privé a donc l'avantage de ne pas avoir à assumer le plein montant lui-même. Il verse une certaine cotisation chaque mois.

**M. Benjamin:** Donc, le taux de base de \$141 par mois comprend non pas simplement l'utilisation du nom et des couleurs de la compa-

[Text]

vices and everything else, whether it be garage facilities, licence or insurance.

[Interpretation]

gnie mais aussi les services des répartiteurs et tout le reste, que ce soit les services de garage, la plaque d'immatriculation ou l'assurance.

**Mr. Taylor:** He gets the full service and benefit of all of our communication systems. The same rights as the company cars. He gets the use of all our taxi stands, all our concessions, accounting, office staff, stationery supplies and everything. He gets the benefit from all of these. He is not compelled to, but he can have his car serviced in our garage at a discount; he can have any body work done in our garage at a discount, or when he purchases his gas he gets it at a substantial discount. Everything is at a discount there for him.

**Mr. Benjamin:** Would you care to tell the Committee what the gross and the net revenue of your firm was in the past year, say in 1969?

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, is that a proper question?

**The Chairman:** Well, it is outside of the scope of this Committee.

**Mr. Benjamin:** Well, in some places we get answers and in some places we do not. It is entirely up to them. If they do not wish to say what they are, that is fine.

**The Chairman:** I do not think we should pursue that.

**Mr. Benjamin:** The two companies in Vancouver yesterday were quite free in giving their figures. It is up to the company whether they wish to do so.

**The Chairman:** So long as they do not object.

**Mr. Benjamin:** A final question, Mr. Chairman. Does your firm engage in other businesses and do you have franchises or licensing? I am thinking of sightseeing tours.

**Mr. Taylor:** Mr. Chairman, with regard to sightseeing tours, we do a small amount with our taxi cabs and our limousines, our unmarked cars.

**Mr. Benjamin:** You do not bother using your buses for this purpose?

**Mr. Taylor:** No, our licence from the Highway Traffic Board permits us to operate charter trips, anything that originates at the

**M. Taylor:** Il profite de tous les services et de tous les avantages de nos services de communication. Il a ces droits identiques à ceux qu'on accorde aux voitures de la compagnie. Il peut utiliser tous nos postes, toutes nos concessions, nos services de comptabilité, notre personnel de bureau, nos fournitures de bureau, et ainsi de suite; le tout lui est fourni. Même s'il n'est pas tenu de le faire, il peut faire réparer sa voiture à notre garage à prix réduit; nous faisons tous genres de réparations. Lorsqu'il achète de l'essence il obtient un escompte assez important. Tout lui coûte moins cher.

**M. Benjamin:** Pourriez-vous dire au Comité quel était le revenu brut et le revenu net de votre compagnie, en 1969, au cours de la dernière année?

**M. Maynard:** Monsieur le président, est-ce une question appropriée?

**Le président:** Cela ne fait vraiment pas partie des cadres de notre enquête.

**M. Benjamin:** A certains endroits on nous dit ce qui en est, dans d'autres, pas. C'est à eux de décider. S'ils ne veulent pas nous le dire, c'est bien.

**Le président:** Je crois qu'il serait préférable de changer de sujet.

**M. Benjamin:** Hier deux compagnies de Vancouver ont bien voulu le faire, c'est à la compagnie de décider.

**Le président:** S'ils n'y voient pas d'inconvénients.

**M. Benjamin:** Une dernière question, monsieur le président. Votre compagnie a-t-elle d'autres compagnies, et en avez-vous les franchises ou les permis? Je pense ici, pour des visites guidées?

**M. Taylor:** Monsieur le président, pour ce qui est des visites touristiques, nous offrons ces services dans une certaine mesure avec nos taxis, nos limousines, et nos voitures sans aucun indicatif commercial.

**M. Benjamin:** Vous n'utilisez pas vos autobus à cette fin?

**M. Taylor:** Non, le permis de la Commission de la circulation routière nous permet d'organiser des voyages par autobus que si

## [Texte]

International Airport to the city and then back out to the airport again.

**Mr. Benjamin:** There are no exclusive franchises involved in any of this other business you might do?

**Mr. Taylor:** No, sir.

**Mr. Benjamin:** A last question, Mr. Chairman. Is there any problem regarding licensing with municipalities other than the City of Edmonton? I am thinking of the rural municipality in which the International Airport is located. Do they require you to purchase licences from them?

**Mr. Taylor:** Mr. Chairman, we do not have any problems of that nature here. For your information, licence plates are not frozen in the city.

**Mr. Benjamin:** I meant a municipal licence?

**Mr. Taylor:** No, sir.

**The Chairman:** Mr. Portelance.

**Mr. Portelance:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Taylor, last night coming into the airport I noticed on your board you have all prices marked for taxicabs to the city. It is also marked at the bottom "limousine service if wanted." Do you have many calls for limousine service?

**Mr. Taylor:** There are not that many. There are quite a number of executives from Toronto and Montreal, from oil companies and other large businesses who, when they arrive in the city, will request a booking of our Cadillacs, or Chrysler New Yorker to look after them.

**Mr. Portelance:** And the fee for that is higher than the taxi?

**Mr. Taylor:** Yes, sir. A Cadillac car to us in the west here costs between \$16,500 and \$17,000. That is a deluxe seven-passenger car.

**Mr. Givens:** A big Fleetwood.

**Mr. Taylor:** Yes, that is, with power windows, power brakes, the glass partition in between—everything that you can buy on it.

**Mr. Deakon:** Let us drive one up here and make a few bucks.

**Mr. Taylor:** For the Cadillac car we get \$10 an hour and for the Chrysler New Yorker, it

## [Interprétation]

ces voyages se font de l'Aéroport international à la ville, et retour.

**Mr. Benjamin:** Vous ne détenez pas de franchise exclusive pour d'autres genres d'activités?

**Mr. Taylor:** Non, monsieur.

**Mr. Benjamin:** Une dernière question, monsieur le président, pour ce qui en est des permis octroyés par d'autres municipalités, Edmonton exceptée? Je pense ici à la municipalité dans laquelle se trouve l'aéroport. Devez-vous aussi acheter un permis de cette localité?

**Mr. Taylor:** Monsieur le président, nous n'avons pas ce genre de problèmes ici. Pour votre gouverne, les plaques ne sont pas restreintes à la ville.

**Mr. Benjamin:** Je voulais parler d'un permis municipal.

**Mr. Taylor:** Non monsieur.

**Le président:** Monsieur Portelance.

**Mr. Portelance:** Merci beaucoup, monsieur le président. M. Taylor, hier soir en revenant de l'aéroport, j'ai remarqué que votre tableau indiquait les prix du service de taxis à la ville. On pouvait aussi lire plus bas, «service de limousine, si requis.» Beaucoup de vos clients vous demandent-ils un service de limousine?

**Mr. Taylor:** Il n'y en a pas tellement. Bon nombre d'hommes d'affaires de Toronto et de Montréal, des sociétés pétrolières et d'autres grands commerces, demandent, lorsqu'ils arrivent à l'aéroport, une Cadillac ou une Chrysler New Yorker.

**Mr. Portelance:** Et le tarif que vous exigez est plus élevé que le prix d'un taxi?

**Mr. Taylor:** Oui, une Cadillac ici, dans l'Ouest, coûte entre \$16,500 et 17,000. Il s'agit d'une voiture de luxe à sept passagers.

**Mr. Givens:** Est-ce qu'il s'agit de la Fleetwood?

**Mr. Taylor:** Oui, avec tous les accessoires, évidemment, tout ce qu'on peut acheter en fait d'accessoires.

**Mr. Deakon:** Il faudrait donc que vous en mettiez une à notre disposition pour faire un peu d'argent.

**Mr. Taylor:** Pour la Cadillac, nous demandons \$10 l'heure et pour la Chrysler New

[Text]

is \$8. For an ordinary car such as a Chev or a black Dodge car we get \$5 or \$6.

**Mr. Portelance:** By the hour?

**Mr. Taylor:** By the hour.

**Mr. Portelance:** On the other hand, if a group of three persons are taking a cab which is marked \$8 for downtown and \$9 for Edmonton north, do they split the amount of \$9, or is it \$9 each person coming in?

**Mr. Taylor:** If three people were to get into a cab and come down to the MacDonald Hotel it is \$8 for the three people, and they would split it any way they wished.

**Mr. Portelance:** I see.

**Mr. Taylor:** Our tariff rate here is set up, which is more advantageous to the public than anywhere else that I know of in Canada in this respect: suppose we say that our downtown area is between 95th Street and 109th Street, and 100th Avenue and 104th Avenue,—that is \$8. Suppose a passenger went three blocks outside of the downtown area, that man would have the meter on in his car and if the meter read \$8.25, although he is in the \$9 area, he would pay the meter rate of \$8.25, not \$9, so the customer gets the benefit of this by using the meter.

Now, suppose he lived two miles farther west. The meter in that case would perhaps run to \$11 or \$12, but the customer is charged only \$9. In other words, the maximum the customer can be charged is \$9 even if he goes to the very farthest point of the city limits—that is all. If he travels less than the \$9, he pays less than \$9, so the customer wins both ways.

**Mr. Portelance:** That is better than in some other towns, Mr. Taylor.

**Mr. Taylor:** I know this has been a problem and this is why we have had no complaints. The public has been very, very happy and, so far as our cab drivers and our company are concerned, we are very happy with that arrangement, too.

**Mr. Portelance:** Now, a last question: In the future Edmonton might get very busy, too, with new jets coming in. Apparently right now you have 339 taxi licences. In the case of a demand for more taxis, are you allowed to get them at any time from the city?

[Interpretation]

Yorker, c'est \$8 l'heure. Pour une voiture ordinaire, comme une Chevrolet ou une Dodge noire, nous obtenons \$6 l'heure.

**Mr. Portelance:** Et alors, c'est à l'heure?

**Mr. Taylor:** Oui, à l'heure.

**Mr. Portelance:** Et par conséquent, si trois personnes prennent un taxi qui demande \$8 jusqu'au centre-ville, et \$9 jusqu'à Edmonton-nord; se divisent-elles la somme de \$9 ou est-ce \$9 par personne?

**Mr. Taylor:** Si trois personnes prenaient un taxi pour se rendre à l'Hôtel Macdonald, ça serait \$8 pour les trois personnes, ce qui veut dire qu'elles pourraient se partager les frais.

**Mr. Portelance:** Je vois.

**Mr. Taylor:** La façon dont sont fixés les tarifs semble ici plus avantageux pour le public que n'importe où ailleurs. Ainsi, disons que la région du centre-ville se situe entre la rue 95<sup>e</sup> et la rue 110<sup>e</sup> et entre la 100<sup>e</sup> avenue et la 104<sup>e</sup> avenue, c'est \$8. Supposons qu'un client soit à trois coins de rue du cœur même de la ville, le type aurait son taximètre et si le taximètre disait \$8.25 bien qu'il se trouve dans la région de \$9, le client verserait le prix du taximètre, \$8.25 et non pas \$9. Ainsi, c'est le client qui est avantageé par le taximètre. Supposons maintenant que le client habite deux milles plus à l'ouest. Le taximètre, dans ce cas-là, indiquerait peut-être \$11 ou \$12, mais on ne demande que \$9 au client.

En d'autres termes, la somme maximum demandée au client, c'est \$9, même s'il se rend au point le plus éloigné dans les limites de la ville, c'est tout. Mais s'il va moins loin, il paie moins que \$9 et alors, de toutes façons, c'est donc le client qui en profite.

**Mr. Portelance:** C'est mieux que dans certains autres endroits, monsieur Taylor.

**Mr. Taylor:** Je sais que cela a été un problème et c'est ce qui explique que nous n'ayons pas de plaintes. Et puis, les voyageurs se sont montrés des plus satisfaits et, pour ce qui est de nos chauffeurs de taxis, ils sont très heureux et notre compagnie l'est aussi.

**Mr. Portelance:** Une dernière question; à cause des super-réactés, il se pourrait qu'Edmonton devienne une ville achalandée. Apparemment, vous avez à l'heure actuelle 339 permis de taxi. S'il y avait une plus grande demande de taxis, pourriez-vous obtenir plus

[Texte]

**Mr. Taylor:** Yes; the plates are not frozen. I can go down and order 50 plates tomorrow and there is no problem whatever.

**Mr. Portelance:** There is no problem here in Edmonton?

**Mr. Taylor:** No.

**Mr. Portelance:** Thank you.

**Mr. Taylor:** May I say also that any other taxicab company can do the same, and any private owner who wishes to start up a taxicab business can go and get 50 plates tomorrow.

**Mr. Portelance:** Free enterprise.

**The Chairman:** Mr. Skoreyko?

**Mr. Skoreyko:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Maynard, I want to tell you how delighted I am that we are meeting under somewhat different circumstances than on previous occasions; the relationship is much more amiable.

**Mr. Maynard:** It has always been a pleasure, Mr. Skoreyko.

**Mr. Skoreyko:** Thank you, sir. This Committee has heard evidence across the country and there seems to be variance in the rates that are charged for the concessions at international airports across the country. I am wondering what your feeling is, Mr. Taylor or Mr. Maynard, with reference to this variance in rates.

**Mr. Maynard:** Well, Mr. Chairman, under our contract with Ottawa we have to pay a flat rate every year to the Canadian government which is reviewed after a certain number of years. At that time, depending on our operations, Ottawa could presumably increase the rate, but it would not reduce it. The flat rate we pay at Ottawa is roughly 7.5 per cent of the gross revenue from our airport operations.

**Mr. Skoreyko:** We have situations, Mr. Maynard, across the country where we go from subsidy to ridiculous figures such as those in Edmonton and Calgary, and as a westerner I am a little concerned about whether or not Ottawa is doing us justice. There should be very little reason for concern, I suppose, but I just wanted your opinion on how you felt about the variance in rates.

[Interprétation]

de licences n'importe quand auprès de la municipalité?

**M. Taylor:** Oui monsieur. Les licences ne sont pas gelées. Je pourrais en commander 50 demain et il n'y aurait pas de problème du tout.

**M. Portelance:** Il n'y a pas de problèmes ici à Edmonton?

**M. Taylor:** Non.

**M. Portelance:** Merci.

**M. Taylor:** Puis-je aussi ajouter que n'importe quelle autre entreprise de taxis pourrait faire la même chose, n'importe quel propriétaire individuel qui voudrait se lancer dans ce domaine pourrait obtenir 50 plaques d'immatriculation demain.

**M. Portelance:** C'est la libre entreprise.

**Le président:** Monsieur Skoreyko.

**M. Skoreyko:** Merci monsieur le président. Monsieur Maynard, je veux vous dire jusqu'à quel point je suis heureux que nous nous rencontrions dans des circonstances différentes, des circonstances précédentes; c'est beaucoup mieux ainsi.

**M. Maynard:** Cela a toujours été un plaisir, monsieur Skoreyko.

**M. Skoreyko:** Merci monsieur, comme ce Comité a entendu des témoignages à travers le pays et qu'il semble y avoir une divergence quant au tarif demandé pour la concession aux aéroports internationaux du pays, je me demande ce que vous pensez, M. Taylor ou M. Maynard, de cette divergence de tarif.

**M. Maynard:** Monsieur le président, aux termes du contrat que nous avons passé avec Ottawa, nous devons payer annuellement un taux fixe au gouvernement du Canada. Ce taux est réexaminé après un certain nombre d'années. A ce moment-là, en fonction de notre activité, Ottawa peut vraisemblablement augmenter nos tarifs, mais non pas les réduire. Le taux fixe que nous versons à Ottawa est environ 7 1/2 p. 100 de nos revenus bruts provenant de notre service à l'aéroport.

**M. Skoreyko:** Il y a des cas, monsieur Maynard, à travers le pays, où nous allons de subventions jusqu'à des chiffres ridicules comme c'est le cas à Edmonton et à Calgary, et, étant donné que je viens de l'Ouest, je me demande si Ottawa nous rend justice. Je n'ai pas vraiment raison de m'inquiéter, je suppose, mais je voulais votre opinion sur la divergence des taux.

## [Text]

If you feel strongly about it, would you tell the Committee what other alternative you would choose? I say this, Mr. Maynard, only because some people in Vancouver suggested that there should be no rate at all, because the concessionnaire, or the concessionnée, was in fact providing a service—an essential service for the airport—and there should be no charge.

**Mr. Maynard:** On the last point, we would be inclined to agree that there should be no rate because, in fact, we are rendering a service to the travelling public, a service that we have accepted voluntarily. We do not have to accept the agreement—I was going to say "imposed by", but those are the wrong words—negotiated with Ottawa, but once we have accepted the agreement we have accepted the responsibilities that go along with it, including the financial burden.

I would point out, however, as Mr. Taylor mentioned a moment ago, that instead of withdrawing the profits he could have made from the operations in the past he has kept on ploughing the profits back into the organization for the purpose of increasing the facilities and providing still better service to the public.

We have also heard Mr. Taylor say that until about two years ago there was no net profit from his operations. This can be ascertained from the Department of Transport who audit, or review, Mr. Taylor's books every year under the terms of the agreement.

We are not complaining, but we feel that with the type of service being performed possibly Ottawa should consider a franchise at cost. There might be some problem involved in who is going to get it, so if it is on a basis where somebody pays for it, then it might be easier to settle, because some people might not be able to pay the cost involved, and they might not even be able to pay for the equipment to provide the service.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Maynard, as you well know, I have represented this area for something like 12 years in the House of Commons. I am delighted to say that I have never received any complaint with reference to this particular service, neither from taxi companies nor individuals. That makes me very happy.

We have heard of admitted complaints with reference to service. May I ask Mr. Taylor whether he has received complaints because of the service at the International Airport and if so, what was the nature of the complaints and for what reason?

## [Interpretation]

Si vous étiez d'avis que la différence est trop forte, proposeriez-vous une solution de recharge? Si je parle ainsi, monsieur Maynard, c'est qu'il y a des gens à Vancouver qui ont suggéré qu'il ne devrait pas y avoir de taux du tout car le concessionnaire était, en fait, celui qui assurait un service essentiel à l'aéroport et qu'il ne devrait pas y avoir de frais.

**M. Maynard:** Sur ce dernier point, nous serions portés à admettre qu'on ne devrait pas demander de tarif car en fait, nous rendons un service au public voyageur, un service que nous avons accepté volontairement. Nous ne sommes pas obligés d'accepter l'accord, j'allais dire «imposé», mais ce n'est pas la bonne expression, qui est négocié avec Ottawa, mais une fois que nous l'avons accepté, nous acceptons aussi les responsabilités qui en découlent y compris le fardeau financier.

Je voudrais toutefois ajouter ceci: comme monsieur Taylor l'a mentionné il y a un instant, plutôt que de retirer les profits qu'il aurait pu avoir dans le passé, il les a investis dans son entreprise afin d'améliorer les services rendus au public en augmentant ses installations.

Monsieur Taylor a aussi dit qu'il y avait environ deux ans, il ne retirait pas de profits nets de ses opérations. C'est ce que pourra vous affirmer le ministère des Transports qui vérifie et examine annuellement les livres de monsieur Taylor, aux termes de l'accord.

Mais nous ne nous en plaignons pas. Nous trouvons qu'étant donné le service offert, Ottawa devrait peut-être étudier la possibilité d'accorder une franchise au prix coûtant. Cette mesure entraînerait peut-être certains problèmes, à savoir qui aura cette franchise, mais si quelqu'un doit payer pour l'obtenir, ce sera peut-être plus facile de régler la question, car certains ne seraient peut-être pas en mesure de payer le prix ni de fournir le matériel nécessaire.

**M. Skoreyko:** Comme vous le savez, monsieur Maynard, je représente cette région depuis environ 12 ans à la Chambre des communes. Je suis heureux de dire que je n'ai jamais eu de plainte au sujet de ce service particulier, soit de la part des compagnies de taxi, soit de la part des particuliers et j'en suis fort heureux. Mais nous avons entendu parler de plaintes à l'égard des services. Pourrais-je demander à M. Taylor si on s'est plaint du service à l'aéroport international et si oui, quelle en était la nature et pour quelle raison a-t-on formulé ces plaintes?

## [Texte]

**Mr. Taylor:** Mr. Chairman, we have not received a complaint for so long that I hardly when. We have here today representatives from the Department of Transport and the Airport Manager, Mr. Morley, and I believe if they had received any complaints about our service or anything else cer'ainly would have made them known to me before now.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Taylor, I presume you know that because of a Member of Parliament's ability to travel and our built-in stamina to withstand that kind of travel we use your service quite often. I must say that almost on every occasion I find a number of available facilities at the airport. But there has been some suggestion that you have a monopoly or that you have an exclusive franchise, and I would like to ask you how you look at your franchise. Is it, in fact, really exclusive and is it, in fact, a monopoly? Last night I think was a good example. When the Transport Committee arrived from Vancouver there was a vehicle other than a Yellow Cab vehicle there to pick them up. How do you interpret that?

**Mr. Taylor:** Mr. Chairman, every month Greyhound and other buses go out to the airport and pick up groups of people and take them elsewhere. We have had others bringing groups of people there as well. We have other cab companies bringing in passengers. We have had the odd one who has had specific bookings to go out and pick them up, so I would not say it is a monopoly in that sense.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Taylor, what would your reaction be if the Transport Committee made recommendations to Ottawa that a common taxi stand be established at the International Airport? I presume you would be opposed to it because it would interfere with the service you are rendering at present. I am not sure it would work to the benefit of all concerned, but there are problems that arise when individual owners feel that they want a piece of the action. How would you react to a common taxi stand?

**Mr. Taylor:** I would definitely oppose it. If there were an open taxi rank and a small flight came in from Calgary or up North, there might be another taxi seventh or eighth in line. He knows it is a small flight, there may be three cabs or four cabs used and that would be all. Now, what takes place with the other cab near the back of the rank? He knows his chances of getting a trip are practically nil so he leaves his car, goes into the

## [Interprétation]

**M. Taylor:** Monsieur le président, nous n'avons pas reçu de plaintes depuis si longtemps que je ne m'en souviens plus. Nous avons ici des représentants du ministère des Transports, le directeur de l'aéroport, M. Morley, et je crois que s'ils avaient reçu des plaintes au sujet de notre service ils nous les auraient sans doute signalées.

**M. Skoreyko:** Je présume, monsieur Taylor, que vous savez qu' étant donné que les députés fédéraux sont habitués à voyager, nous avons souvent recours à vos services. Je dois dire que je trouve les services voulus à l'aéroport. On a cependant laissé entendre que vous aviez un monopole ou une franchise exclusive. J'aimerais vous demander comment vous considérez cette franchise. Est-ce véritablement une franchise exclusive ou un monopole? Hier soir, quand le Comité est arrivé de Vancouver, un véhicule autre qu'une voiture de la Yellow Cab était là. Comment interprétez-vous cela?

**M. Taylor:** Monsieur le président, chaque mois il y a des autobus Grey-hound et autres qui se rendent à l'aéroport pour chercher des groupes de voyageurs et les déposer ailleurs. Il y en a d'autres qui viennent déposer les voyageurs à l'aéroport. D'autres compagnies de taxis y amènent aussi des voyageurs. De temps à autre, il y en a qui ont une réservation pour aller chercher des gens. Je ne dirais donc pas qu'il s'agit d'un monopole dans ce sens.

**M. Skoreyko:** Monsieur Taylor, quelle serait votre réaction si le comité des Transports recommandait à Ottawa d'établir un poste en commun pour les taxis à l'Aéroport international? Je présume que vous vous y opposeriez car cela nuirait au service que vous offrez actuellement.

Je ne suis pas sûr que cela avantagerait tous les intéressés. Mais il surgit d'autres problèmes lorsque certains propriétaires désirent aussi y participer. Que pensez-vous d'un poste en commun?

**M. Taylor:** Monsieur, je m'y opposerais certainement. Supposons que n'importe quel taxi peut attendre et qu'une petite envolée arrive de Calgary ou d'ailleurs dans le Nord, supposons qu'une voiture soit là 7<sup>e</sup> ou la 8<sup>e</sup>. Le chauffeur sait très bien que trois ou quatre voitures suffisent.

## [Text]

terminal building and approaches some of the customers there and solicits.

When he gets a customer like this it builds up animosity and ill feeling in the cab drivers who are waiting their turn in line. This cab driver knows that it might be two hours before there is another flight, so you see there is an inducement for him to go in and actually—let us call a spade a spade—steal from his fellow man. That is what he is doing.

When the International Airport here first opened, the Department of Transport saw fit to give it a split operation. The bus and limousine concession was granted to Yellow Cab, the taxi concession was granted to the City Cab Co. Ltd. This did not work out at all. There was fighting, there was bitterness, there was all kinds of trouble.

The City Cab insisted they had equal rights to the bus concession and they wanted a counter inside the terminal. When people came up to make an inquiry about the cost of transportation and the best way of getting downtown, right away the man in the cab would solicit three or four people and put them in a cab and take them down at the bus rate, which meant that the concessionnaire who had the bus, high-priced equipment, was running back and forth with a very minimum load.

You can see there are bound to be problems and troubles and this is all recorded. If you gentlemen were to contact the Department of Transport at Ottawa I am sure they can fill you in on this very unsatisfactory way of handling passengers at the airport by having a dual operation. It is all documented there and they can give you a full report on the whole operation.

Since the airport operation was granted to one, to Yellow Cab Limited, it has eliminated all this trouble and you can see the type of operation which is in effect now. This again can be borne out if you wish to contact any of the airlines. I can see representatives from Air Canada back there. I think they will bear out everything I have said, including the Airport Manager and the Department of Transport.

**Mr. Portelance:** Mr. Chairman, would you allow a supplementary on that? Mr. Taylor, how do you keep these men in line exactly; they work on a meter do they not? How would the ones driving your Yellow Cabs they stay in line while the others do not?

## [Interpretation]

Que font alors ceux qui sont à la fin de la lignée? Ils savent qu'ils n'ont pratiquement pas de chance d'obtenir des voyageurs; ils quittent alors la voiture, entrent dans l'aéroport et cherchent des clients. Quand ils procèdent de cette façon, les chauffeurs de taxi qui attendent leur tour en ligne sont mécontents. Ils savent bien qu'il n'y aura pas d'autre envolée avant peut-être deux heures, il y a donc un motif pour qu'ils aillent à l'intérieur et, pour appeler les choses par leur nom, qu'ils volent des clients à leurs collègues.

Au moment de l'ouverture de l'Aéroport international, le ministère des Transports a jugé bon ce moment-là d'avoir une opération divisée. La concession pour les autobus et les limousines a été donnée à *Yellow Cab Co. Ltd.* et la concession pour les taxis à *City Cab Co. Ltd.* Ceci n'a pas réussi du tout, il y a eu beaucoup d'amertume et toutes sortes de difficultés.

La *City Cab* soutenait qu'elle avait, elle aussi, droit à la concession pour les autobus, voulait un comptoir dans l'aéroport. Quand les gens s'informaient du coût des transports et de la meilleure façon de se rendre en ville, le chauffeur de taxi sollicitait immédiatement trois ou quatre personnes, les consuisait à son taxi et les amenait en ville au prix de l'autobus. Ce qui veut dire que le concessionnaire qui avait l'autobus, un matériel très coûteux, se promenait avec un chargement très réduit.

Vous voyez qu'il y aura nécessairement des problèmes et des difficultés, tout ceci a été inscrit. Si vous communiquiez avec le ministère des Transports à Ottawa, je suis sûr qu'on pourrait vous mettre au courant des problèmes qui découlent d'une opération divisée. Toute la documentation y est, vous pourriez avoir un rapport complet sur toute l'affaire.

Depuis que le service à l'aéroport a été donné uniquement à la *Yellow Cab*, toutes ces difficultés ont été éliminées. Vous pouvez vous rendre compte du service actuel. Vous pouvez aussi communiquer avec les lignes aériennes. Il y a ici, dans la salle, des représentants d'Air Canada. Je crois, qu'ils appuieront tout ce que j'ai dit, y compris le directeur de l'aéroport et le ministère des Transports.

**M. Portelance:** Monsieur le président, me permettez-vous de poser une question supplémentaire? Monsieur Taylor, comment faites-vous pour tenir ces voitures en lignes? Ont-ils un taximètre ou pas? Les chauffeurs de la *Yellow Cab* restent-ils en ligne alors que les autres ne le font pas?

## [Texte]

**Mr. Taylor:** They all have to stay in line out there. It does not make any difference whether he is a private owner or...

**Mr. Portelance:** There is a despatcher calling so many cabs up there at certain times. Is that the way it works?

**Mr. Taylor:** We have a supervisor in charge of the airport at all times. He is the policeman. He operates and he runs the show, and if a man steps out of line, if he violates any rules or regulations, he is pulled out and sent back to the city emp.y handed, and a report is made by the supervisor. The man is called into the office the next morning and he is dealt with by me.

**Mr. Portelance:** Thank you.

**Mr. Maynard:** Mr. Chairman, could I elaborate on the answer given to you by Mr. Taylor and point out two other factors? If the taxicab service were thrown open at the International Airport you would have absolutely no assurance of taxicab service, because it would be most difficult for any company to guarantee service if it is not going to be able to be assured of the business. That would mean that the people deplaning at the International Airport and who wished cab service may or may not have it, whereas with the single operation as it is now, that type of service is guaranteed under the contract with Ottawa.

Second, if this type of service were installed Ottawa would have to waive completely any charges for taxi operation, because I do not know how they could enforce it. If a person is going to provide a cut-rate service from the International Airport to the city, I do not know how the tariff imposed by Ottawa could be maintained and I do not know how Ottawa could be assured of getting any revenue, as they do at present with the franchise agreement, from a multiplicity of cab services or open cab stand at the airport.

**Mr. Skoreyko:** Thank you, Mr. Maynard.

**Mr. Taylor:** Mr. Chairman, may I elaborate on the question from Mr. Portelance? A private owner is dispatched to the International airport, a flight is coming in and maybe we need more equipment. He goes out empty handed. That man is reimbursed by \$5.25, the equivalent to that, if he does not get any passengers back. He is reimbursed for it. This makes our man happy and he is contented and I am glad of this. His time and his trip are not wasted.

## [Interprétation]

**M. Taylor:** Ils sont tous obligés de rester en ligne, qu'il s'agisse d'un propriétaire privé ou de...

**M. Portelance:** Y a-t-il service de réparation qui appelle un nombre déterminé de taxis à certains moments? Est-ce la façon de procéder?

**M. Taylor:** Nous avons un surveillant qui est chargé de l'aéroport en tout temps. Il fait l'agent de police. Il surveille et contrôle tout. S'il y en a un qui viole les règlements, on le renvoie en ville sans aucun passager, et le surveillant présente un rapport à ce sujet. Le type comparait au bureau le lendemain matin et je m'en occupe.

**M. Portelance:** Merci.

**M. Maynard:** Monsieur le président, est-ce que je pourrais expliquer un peu la réponse donnée par M. Taylor et indiquer deux autres détails? Si on devait avoir une opération ouverte pour les taxis à l'Aéroport international, vous n'auriez aucune assurance d'avoir un service de taxi, car n'importe quelle compagnie pourrait difficilement garantir un service à moins d'avoir une clientèle assurée. Ce qui veut dire que ceux qui débarqueraient à l'Aéroport international et qui voudraient un taxi pourraient ne pas en trouver un. Tandis qu'avec l'opération simple que nous avons actuellement, ce service est garanti en vertu du contrat passé avec Ottawa.

Deuxièmement, si ce genre de service était mis au point, Ottawa devrait renoncer à tout frais pour l'opération de taxis, car je ne vois pas comment on pourrait l'appliquer autrement. Si quelqu'un voulait offrir un service à tarifs réduits, de l'Aéroport international à la ville, je ne vois pas du tout comment il serait possible de maintenir le tarif imposé par Ottawa et je ne sais pas comment Ottawa pourrait être assuré d'avoir un revenu, comme il l'est actuellement vertu du contrat, s'il y avait une multiplicité d'entreprises de taxis ou un poste ouvert à l'Aéroport.

**Mr. Skoreyko:** Merci, monsieur Maynard.

**M. Taylor:** Monsieur le président, est-ce que je puis donner un autre détail au sujet de la question posée par M. Portelance? Quand un propriétaire privé est envoyé à l'Aéroport international, il y a une envoiée et nous avons besoin de plus de taxis. Nous garantissons à cet homme un remboursement de \$5.25 s'il ne se trouve pas de voyageur là-bas. On le rembourse. De cette façon il est heureux, il est content et moi-même j'en suis content. Il n'a gaspillé ni son temps ni son matériel.

[Text]

**The Chairman:** Mr. Skoreyko.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Maynard or Mr. Taylor, you heard the brief that was presented by His Worship Mayor Dent this morning of the City of Edmonton having to do with plans under consideration for a rapid transit system. I note in your brief that the number of people employed by your firm is somewhere around 800. Would you interpret the implementation of a rapid transit program in the City of Edmonton as being complementary to your business in relation to the International Airport, or do you think that it would have a detrimental effect?

**Mr. Maynard:** Mr. Chairman, this morning I indicated that I would like to say something about the rapid transit system proposal. If I may be permitted to do so I would like to do so now and at the same time answer your specific questions.

**Mr. Skoreyko:** It is agreeable to me, Mr. Chairman.

**Mr. Maynard:** Yellow Cab Limited has absolutely no objection to any improvement in the service that can be provided the travelling public at the International Airport. If rapid transit can provide an improvement, Yellow Cab Limited will not stand in the way. We objected a moment ago to an open taxi stand because we know that it will not provide an added improvement, it would result in a deterioration in service. But if rapid transit can provide an improvement that means the elimination of Yellow Cab Limited in the airport service, we are quite prepared to bow out and let the City of Edmonton with rapid transport take over.

**Mr. Skoreyko:** That is a rather courageous position to take, is it not, Mr. Maynard?

**Mr. Maynard:** I have discussed it with my client and I have been authorized to make this statement.

Having said so, I do not think we are gambling too much...

**Mr. Deakon:** You are not gambling at all!

**Mr. Maynard:** ...for this reason: in the first place, rapid transit has to be tied in with the central depot. I think Mayor Dent made that quite clear this morning, so when you consider rapid transit you also have to consider the central depot idea. You have the two factors, rapid transit and facilities for transportation itself, and then the central depot.

[Interpretation]

**Le président:** M. Skoreyko.

**M. Skoreyko:** Monsieur Maynard, monsieur Taylor, vous avez entendu le mémoire présenté ce matin par son honneur le Maire Dent de la ville d'Edmonton au sujet des projets à l'étude pour un mode de transport rapide. J'ai remarqué, dans votre mémoire, que le nombre de vos employés se chiffre à près de 800.

Croyez-vous que l'application ou l'inauguration d'un programme de transport rapide à Edmonton serait le complément de votre service pour ce qui est de l'Aéroport international ou est-ce que cela vous nuirait?

**M. Maynard:** Monsieur le président, ce matin j'ai exprimé le vœu de dire quelques mots au sujet du mode de transport rapide qu'avance cette proposition. Si vous me le permettez, j'aimerais le faire maintenant tout en répondant à vos questions.

**M. Skoreyko:** Cela me convient, monsieur le président.

**M. Maynard:** Tout d'abord je voudrais signaler que la *Yellow Cab* ne s'oppose aucunement à ce qu'on améliore le service de transport des voyageurs allant ou venant de l'Aéroport international. Si un mode de transport rapide pouvait améliorer le service, la *Yellow Cab* ne s'y opposerait pas. Nous nous sommes élevés il y a un moment contre l'établissement d'un poste commun de taxis, car nous savons que cette mesure, loin d'améliorer le service, le rendrait encore moins efficace. Par contre, si l'introduction d'un mode de transport rapide entraînait la disparition de la *Yellow Cab* du service de l'Aéroport, nous sommes prêts à nous y résigner et à laisser à la ville d'Edmonton le soin de fournir un service de transport rapide.

**M. Skoreyko:** Voilà une attitude plutôt courageuse, monsieur Maynard.

**M. Maynard:** J'en ai parlé avec mon client, qui m'a autorisé à prendre cette position. Ceci dit, nous ne croyons prendre un trop grand risque...

**M. Deakon:** Vous ne prenez absolument aucun risque!

**M. Maynard:** ...pour la raison que voici tout d'abord, le transport rapide doit être relié au terminus central. D'ailleurs, le maire Dent l'a expliqué très clairement ce matin. Ainsi, quand vous songez au transport rapide il faut aussi envisager l'établissement d'un dépôt central. Il faut donc tenir compte de deux facteurs, les aménagements pour le

## [Texte]

That transport facility would require two types of outlay—permanent facilities for a road bed, a railroad track, an additional road, or something of that nature. Then it would require far more costly equipment than has been used by the franchised operators at the present time.

The franchised operator has a 41-passenger bus, a 21-passenger bus, a 12-passenger bus and a limousine, and it would be most difficult, as I visualize it, to vary the type of equipment that could be used on rapid transport. Consequently, you would have more expensive equipment than that provided by operators today to provide this kind of service.

Many times when you have a small flight coming into the City of Edmonton there are only going to be half a dozen people on the flight seeking transportation to the city. I have been on those flights. I know. What are you going to do? One of two things. If you use the rapid transport, very expensive diesel coach service to transport six people into the city your cost becomes prohibitive, but if you wait for the next flight to come in so that you can have sufficient passengers to transport to the city then you are losing all the benefit of rapid transport. These are some of the problems I visualize in rapid transport.

I can remember many years ago—this goes back a long time—in the City of Montreal there was in operation a separate depot. I forget the name of the building, but it was right down town, just east of where The Queen Elizabeth Hotel is now, and then you had to go...

**Mr. Portelance:** Airport limousine.

**Mr. Maynard:** I am trying to recall the name of the building. You had airport services...

**Mr. Skoreyko:** Aviation Building?

**Mr. Maynard:** It could be the Aviation Building, but we used to have to go around to back, and bring our luggage 20 minutes to an hour before the bus departed. Then we had to wait there until the bus left, they took our luggage, and then we still had to catch the airport 20 minutes to half an hour ahead of time. This is a long time ago. I am thinking possibly about 25 years ago. This was continued in Montreal.

In 1967—now this is not too long ago—I had to go to New York on business and I made

## [Interprétation]

transport même et ensuite le terminus central. Les aménagements pour le transport rapide exigerait deux sortes de dépenses. Des aménagements permanents, soit pour une ligne ferroviaire ou pour une route additionnelle, quelque chose de ce genre. Ensuite, cela exigerait un matériel beaucoup plus coûteux que celui que l'on emploie chez les concessionnaires à l'heure actuelle.

Nous disposons d'un autobus à 41 places, d'un autre à 21 places, d'un à 12 places et d'une limousine. Il serait très difficile, si j'ai bien compris, de varier le genre de matériel que l'on pourrait employer pour le transport rapide. Par conséquent, vous auriez besoin d'un matériel plus coûteux que celui employé par le concessionnaire à l'heure actuelle.

En plusieurs occasions, il arrivera que seulement une demi-douzaine de passagers débarquant à l'aéroport d'Edmonton auront besoin d'un moyen de transport pour se rendre en ville. Je le sais pour avoir déjà été à bord de tels vols. Que ferez-vous dans de pareils cas? Deux solutions s'offrent alors à vous. Si vous avez un service de transport rapide utilisant des autobus diesel très dispendieux, il devient hors de prix d'y recourir pour ne transporter que six passagers. Si vous attendez l'arrivée du vol suivant afin d'avoir un nombre suffisant de voyageurs vers la ville, alors vous perdez tout l'avantage du transport rapide. Et voilà certains des problèmes que j'envisage dans l'utilisation d'un mode de transport rapide. Je me souviens d'un cas, il y a plusieurs années,—ceci remonte bien loin. Il y avait alors à Montréal un terminus central séparé: j'ai oublié le nom de l'édifice où il se trouvait, mais c'était au centre de la ville, juste à l'est de l'hôtel Reine Elizabeth, et vous deviez alors vous rendre...

**M. Portelance:** Airport Limousine?

**Mr. Maynard:** J'essaie de me rappeler le nom de l'édifice. Il y avait des services de transport vers l'aéroport...

**Mr. Skoreyko:** L'édifice de l'Aviation?

**Mr. Maynard:** Peut-être. Il fallait aller à l'arrière de l'édifice et apporter nos baggages de 20 à 30 minutes avant le départ de l'autobus. Il nous fallait encore attendre le départ de l'autobus, puis arriver à l'aéroport de 20 à 20 minutes avant le temps du décollage. Ceci se passait il y a longtemps, environ 25 ans. Cela ne se fait plus maintenant à Montréal.

En 1967,—c'est donc assez récent— j'ai dû me rendre de Montréal à New York, par affai-

## [Text]

two trips in one week from New York to Montreal. I arrived in New York on a Sunday night. It took me one hour and fifteen minutes before I could get transportation to the downtown depot in New York, and once I got to the downtown depot I had to pick out a card and stand in line until my number was called in order to get a taxi. It took me one hour and a half to get to the hotel which was only eight blocks away from the central depot.

These are some of the problems that have been faced. This is possibly why Montreal discontinued a second depot many years ago and why New York is discontinuing it now. The central depot, furthermore, provides far greater opportunity for a bottleneck in a downtown area where you do not want it. Even if you had to delay loading of baggage, or get out to the airport a little earlier, it is far better to have this kind of a bottleneck at the airport. It is the only bottleneck you have to face.

Another question I think should be considered by the Committee in this matter is, if the central depot is good, why did Montreal not keep it? Why did New York not keep it? Why is it not in operation in the main centres of Europe, London, Paris and Rome, and so on? If it were good—they have had considerable experience—they would have set it up. They have not done so.

Finally, the only other comment I would make about this rapid transit is that before the Committee could recommend, in my very humble opinion, anything about rapid transit there must be a tremendous study made both of the facilities required and the economics of operation, because I can see that in the economics alone the cost of transportation might be such that you would lose the benefit of one of the factors Mayor Dent mentioned this morning in his opening remarks about the requirements of ground transportation, and that is the factor of cost. I can see nothing but increased costs for the travelling public with the type of rapid transport system that would be required here.

My last comment is this, so far as Edmonton is concerned: we have here, fortunately, to within a mile at the Edmonton International Airport from the city limits, not only a dual highway but a three-lane highway on one side going south—a four-lane highway from the airport coming right into the city

## [Interpretation]

res; j'ai fait le voyage aller et retour deux fois dans la même semaine. Je suis arrivé à New York le dimanche soir, et il m'a fallu une heure et 15 minutes avant de pouvoir me faire conduire au terminus du centre de la ville de New York. Et une fois arrivé là, j'ai dû prendre une fiche, faire la queue et attendre mon tour pour obtenir un taxi. Il m'a fallu une heure et demie pour me rendre à mon hôtel qui se trouvait à moins de 8 coins de rue du terminus central.

Voilà certains des problèmes qui surviennent alors et c'est peut-être pour cela que Montréal a éliminé son second terminus il y a plusieurs années et que New York le fait maintenant. De plus, un terminus central en plein centre de la ville peut donner lieu à un grand nombre d'embouteillages, là où vous voulez justement les éviter. Même s'il fallait retarder l'embarquement des baggages ou se rendre à l'aéroport un peu plus tôt, il est bien préférable que ce genre d'embouteillage se produise à l'aéroport. Vous n'avez alors qu'un problème à résoudre à la fois.

Il y a, selon moi, une autre question que le Comité devrait envisager à ce sujet. Si un terminus central est une installation pratique pourquoi donc la ville de Montréal l'a-t-elle éliminé? Pourquoi la ville de New York veut-elle s'en débarrasser? Pourquoi n'en trouve-t-on pas dans les grandes villes européennes comme Londres, Paris, Rome et les autres? Ces villes ont beaucoup d'expérience en ce domaine: si c'était une mesure pratique, elles l'auraient sûrement adoptée. Or, elles ne l'ont pas fait.

Enfin, j'aimerais faire un dernier commentaire sur l'établissement d'un mode de transport rapide. A mon très humble avis, avant que le Comité puisse en recommander l'adoption, il faudrait faire une étude extrêmement approfondie des aménagements nécessaires et des facteurs économiques de l'exploitation d'un tel mode de transport. Du seul point de vue économique, je trouve que le coût du transport sera peut-être si élevé que vous perdriez les avantages de l'un des facteurs que j'a mentionnés le maire Dent dans ses remarques préliminaires de ce matin au sujet des exigences du transport au niveau du sol, savoir le facteur coût. La seule chose que les voyageurs puissent attendre d'un tel mode de transport rapide, c'est qu'il leur reviendra encore plus cher de se déplacer.

Voici ma dernière remarque, du moins pour ce qui est d'Edmonton. Nous avons la chance de disposer, à moins d'un mille de l'aéroport international d'Edmonton, à partir des limites de la ville, non seulement d'une route à deux voies, mais d'une route à trois voies allant vers le sud, en plus d'une route à quatre voies.

## [Texte]

limits—so that the only additional requirement to complete a rapid transit service from downtown Edmonton to the International Airport would be the link from the downtown area, the Macdonald Hotel, to the city limits. I suggest that would cost far less than another railroad track on the CPR right of way, another mile of track into the airport and I understand that the City of Edmonton already had the plans to use the Mill Creek Ravine for this whole hook-up.

I do not know what the cost would be, but this is all that would be required to provide the Edmonton area with the best rapid transport system you could have anywhere in Canada within a reasonable period of time, and I would call a reasonable period of time in this case a matter of 10 or 15 years or possibly more.

**Mr. Deakon:** Then the whole area will get filled up; it will cost 10 times as much to put in a new rapid transit if you do not put it in now.

**The Chairman:** Order. Mr. Skoreyko.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Chairman, I have no more questions. I want to thank Mr. Maynard for an illuminating statement. It is a good thing the mayor is not here or we would have a half hour rebuttal. Thank you.

**The Chairman:** Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Mr. Maynard or Mr. Taylor, I wonder if you could give the Committee some idea what percentage of your business is derived through your exclusive franchise with the federal government and the airport.

**The Chairman:** That was asked before, Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Well, all right.

**Mr. Maynard:** It is difficult to ascertain, but Mr. Taylor thinks it is possibly in the vicinity of 20 per cent, but he does not want to be held too closely to that figure.

**Mr. Horner:** I have your contract before me now. You believe that your contract really amounts to  $7\frac{1}{2}$  per cent, your flat-rate contract?

**Mr. Maynard:** Roughly. It varies. The flat-rate is fixed. The flat-rate depends on the gross revenues from year to year which vary,

## [Interprétation]

menant de l'aéroport aux limites de la ville. Ainsi, la seule chose nécessaire pour en arriver à un service de transport rapide du centre de la ville d'Edmonton vers l'aéroport international serait de relier l'hôtel Macdonald, en plein centre de la ville, aux limites de la ville. Cela reviendrait à mon sens, beaucoup moins cher que de mettre en place une autre voie ferroviaire sur les droits de passage du CPR et une ligne d'un mille à l'intérieur de l'aéroport. Si j'ai bien compris, la ville d'Edmonton compte relier ce réseau de routes en passant par le *Mill Creek Ravine*.

Je ne sais pas combien ces travaux coûteraient, mais c'est tout ce qui serait nécessaire pour donner à la région d'Edmonton le meilleur réseau de transport rapide n'importe où au Canada pour au moins 10 ou 15 ans, peut-être même plus longtemps.

**M. Deakon:** Entre temps, tous les terrains avoisinants deviendront occupés: il en coûtera alors dix fois plus pour aménager un nouveau réseau de transport si nous n'agissons pas tout de suite.

**Le président:** A l'ordre. Monsieur Skoreyko.

**M. Skoreyko:** Monsieur le président, je n'ai plus d'autres questions à poser. Je désire remercier M. Maynard de son exposé lumineux. Nous sommes chanceux que le maire ne soit pas présent, car il réfuterait sûrement les arguments de M. Maynard pendant une bonne demi-heure.

**Le président:** Monsieur Horner.

**M. Horner:** Monsieur Maynard ou monsieur Taylor, pourriez-vous nous donner une idée du pourcentage de votre chiffre d'affaires que vous tirez du fait que le gouvernement fédéral vous a accordé un permis exclusif d'exploitation à l'aéroport?

**Le président:** On a déjà posé la question monsieur Horner.

**M. Horner:** C'est bon, alors.

**M. Maynard:** Il est assez difficile de l'établir, mais M. Taylor croit que c'est peut-être de l'ordre de 20 p. 100, sans vouloir affirmer que c'est là une estimation précise.

**M. Horner:** J'ai votre contrat ici. Estimez-vous que ce contrat s'élève réellement à  $7\frac{1}{2}$  pour cent, le contrat à tarif uniforme?

**M. Maynard:** Approximativement. Le tax uniforme est fixe. Cela dépend du revenu brut qui varie d'année en année, mais vous

## [Text]

but if you will notice on the contract the flat-rate increases, and it is roughly in the vicinity of  $7\frac{1}{2}$  per cent.

**Mr. Horner:** I noticed in the pictures you sent around before dinner that a certain number of your cab drivers are exclusively airport drivers. Is this right?

**Mr. Maynard:** Some of the personnel, yes.

**Mr. Horner:** And some are not.

**Mr. Maynard:** That is right.

**Mr. Maynard:** May I answer you this way, I think in that one picture there were 21 airport cab drivers.

**Mr. Horner:** You have 800 personnel hired. Mr. Horner? The personnel driving the limousines, the mini-buses, the 21-passenger buses and the 42-passenger buses all are airport personnel. The supervisors located at the airport are airport personnel. It is difficult to relate these to percentages because the operators of the taxicabs could be employees of the company or they could be operators of their own cabs.

**Mr. Horner:** Are you involved in any amount of dead-heading? Do you believe that the distance to the airport from the City of Edmonton causes you a great deal of dead-heading?

**Mr. Taylor:** There is a considerable amount of dead-heading back. As I mentioned to you before, a plane may not be coming in for three hours, so it is optional for our cab drivers and private owners to remain there or to return to the city—that is, dead-head back to the city. There will be a certain group of men that will say they will not wait there for three hours and they go back. It is pretty hard to tell, but there is quite a percentage of dead-heading back.

By the same token and to further that a little, just recently, within the last week, we had some flights coming in here that were delayed, I think, two or three hours. Again we have to have this equipment there and we have to have cabs there to see that they are properly serviced. We are not reimbursed for servicing these delayed flights or compensated in any way, shape or form by the Department.

**Mr. Horner:** What strikes me as interesting, Mr. Taylor, in looking at the various number of exclusive contracts the federal government has, is that each one is different. In your

## [Interpretation]

pouvez voir dans le contrat que le taux uniforme augmente. Il s'élève à environ  $7\frac{1}{2}$  p. 100.

**M. Horner:** D'après les photos, que vous avez distribuées avant le déjeuner, j'ai remarqué qu'une partie de vos chauffeurs de taxis sont exclusivement des chauffeurs pour l'aéroport? Est-ce juste?

**M. Maynard:** Oui, C'est vrai pour une partie du personnel.

**M. Horner:** Ce n'est pas vrai pour le reste.

**M. Maynard:** C'est juste.

**M. Horner:** Vous avez loué les services de 800 employés. Sur l'une des photos, il y en avait 21 pour l'aéroport.

**M. Maynard:** Permettez-moi de vous répondre ceci. Les chauffeurs des limousines, des mini-bus, des bus de 21 passagers et des bus de 41 passagers font tous partie du personnel de l'aéroport. Il en va de même des surveillants qui se trouvent à l'aéroport. Il est assez difficile d'établir un pourcentage précis parce que les chauffeurs de taxis sont au service de la compagnie ou bien ils conduisent leur propre taxi.

**M. Horner:** Avez-vous beaucoup de courses à vide? Pensez-vous que la distance qui sépare l'aéroport de la ville d'Edmonton vous oblige à faire de nombreuses courses à vide?

**M. Taylor:** Sur le chemin du retour, il y en a énormément. Comme je l'ai déjà dit, il se peut que pendant trois heures il n'y ait pas d'arrivée d'avion. Nos chauffeurs de taxi ont donc le choix de rester à l'aéroport ou de revenir en ville. Et, dans ce cas, la course se fait à vide. Bon nombre d'entre eux ne veulent pas attendre et ils reviennent. C'est difficile à déterminer, mais je suis sûr qu'il y a énormément de courses à vide.

Ainsi la semaine dernière, plusieurs vols ont été retardés. Je pense qu'ils avaient deux ou trois heures de retard. Une fois de plus, il fallait assurer la présence de taxis pour que l'aéroport soit convenablement desservi. Nous ne sommes pas remboursés des pertes que nous causent ces retards. Le ministère ne nous donne aucun dédommagement.

**M. Horner:** Ce qui me frappe, et m'intéresse, monsieur Taylor, lorsque j'examine les divers contrats exclusifs que le gouvernement fédéral a conclus, c'est que chacun de ces

## [Texte]

particular contract I have failed to find where the federal government has any right or authority to go over your books. I am relating it particularly to Vancouver. In the Vancouver contract the federal government has the right. They pay at the rate of 5 per cent, and you pay on a flat rate, which is increasing each year. What amazes me is the difference in each contract. You say that your percentage runs close to 7.5 per cent, but to be quite fair with you, I just cannot see it.

**Mr. Maynard:** Mr. Chairman, Clause 15 of our contract reads as follows:

That the books of the Licensee concerning the operation hereunder shall be open for audit and inspection at any time, during the normal business hours, by the Accredited Officers of the Department of Transport.

**Mr. Horner:** And the Department of Transport has gone over your books.

**Mr. Taylor:** Yes, they do it regularly at the end of every year. Furthermore, they get a copy of the financial statement of the airport operation from the chartered accountants that do our bookkeeping for us.

**Mr. Horner:** Then I fail to see why you are so reluctant to give your gross revenue to the Committee. It does not really matter to me, but I just fail to see why.

**Mr. Maynard:** The Committee could get the information from the Department.

**Mr. Horner:** Certainly we could.

**Mr. Maynard:** But then the press would not have it.

**Mr. Horner:** But you are operating half the axis in Edmonton and I think they should be entitled to it. I just fail to see why, but that is our business; it is not really mine, I guess.

**Mr. Maynard:** I guess so.

**Mr. Horner:** If I could find it out I would give it to the press, and I guess I could if I wanted to. It would not bother me at all and I think it would help you in the long run. I have never felt that in dealing with a public concern it helps to keep things particularly secret.

My other questions deal with percentages. Let us take Vancouver as an example. The franchise holder said that they had to head-head back only a distance of three miles and they were then within the city limits and could pick up. Therefore they were in a position to pay a higher percentage rate than one

## [Interprétation]

contrats est différent. Je ne vois pas en vertu de quoi le gouvernement a le droit ou l'autorité de vérifier votre comptabilité. Je songe surtout à Vancouver. Là, le gouvernement fédéral a un droit. Il paie un pourcentage de 5 p. 100 et vous payez un taux fixe qui augmente chaque année. Ce qui m'étonne, c'est que chaque contrat soit différent des autres et vous dites que votre pourcentage est près de 7½ p. 100. Je ne vois vraiment pas comment vous parvenez à ce chiffre.

**M. Maynard:** Monsieur le président, voici l'article 15 de notre contrat:

La comptabilité du détenteur de permis portant sur les opérations décrites ci-après pourra faire l'objet d'une inspection à n'importe quel moment durant les heures d'affaires par le représentant accrédité du ministère des Transports.

**M. Horner:** Le ministère des Transports a déjà vérifié notre comptabilité.

**M. Taylor:** Il le fait régulièrement à la fin de chaque année. En outre, ils ont copie du bilan qui porte sur les opérations de l'aéroport et que leur fournissent les experts-comptables qui tiennent notre comptabilité.

**M. Horner:** Alors, je ne vois pas pourquoi vous hésitez à nous dire à combien s'élève votre revenu brut. Que m'importe, mais je n'en vois pas la raison.

**M. Maynard:** Le Comité peut obtenir ces renseignements auprès du ministère.

**M. Horner:** Bien entendu.

**M. Maynard:** Et de cette façon, la presse n'en saurait rien.

**M. Horner:** Vous avez la moitié des taxis d'Edmonton et je pense qu'elle a le droit de le savoir. Je ne comprends vraiment pas vos raisons, mais cela vous regarde.

**M. Maynard:** En effet.

**M. Horner:** Si je parvenais à le savoir, je le dirais à la presse et je le pourrais si je le voulais. Cela ne me dérangerait nullement et cela pourrait même vous aider à la longue. Lorsqu'on assure un service public, il est bon d'entretenir de bonnes relations publiques.

J'ai une autre question à poser qui porte sur les pourcentages. Prenons l'exemple de Vancouver. Le détenteur de franchise a dit que la distance qu'il faut parcourir à vide n'est que de 3 milles. A partir de là, on entre dans la ville et on peut donc prendre des passagers. Par conséquent, ils sont à même de

## [Text]

who had to dead-head—at least, this is the way they put their case forward; they were in a position to pick up and therefore had to dead-head less.

Their average dead-heading time was really less than it would be in some other cases. I use the example of the new airport terminal supposedly to be built in Montreal, which would be a distance of 27 miles out. Do you feel that even with your extensive mileage—21, 22 miles out—you can afford to pay the flat rate of 7.5 per cent which you say you are doing?

**Mr. Maynard:** We cannot afford it, but we are doing it.

**Mr. Horner:** You cannot afford it but you are doing it.

**Mr. Maynard:** Yes.

**Mr. Horner:** I fail to see why anybody stays in business at something they can not afford to do.

**Mr. Taylor:** If I recall correctly I made a statement that the books will show there was very little profit in the last two years, and prior to that we were just about breaking even. As I mentioned to you, everything that has come into the company from the air operation has gone right back into the services. To elaborate a little on this, we have a radio receiver set at the International Airport and all our airport vehicles—buses and everything—are radio-equipped so that they are in close contact with the International Airport at all times.

This is something that other airports do not do. If there is a rain storm, if it is freezing in the fall and the roads are icy, they are in contact right out there with our supervisor. He will tell them for safety's sake that the roads are too dangerous and that they will be 10 or 15 minutes late. As for the operation of our vehicles, our equipment is modern, it is as up to date as we can possibly make it, and you see the uniform.

**Mr. Horner:** I do not question the service, nor the equipment at all, Mr. Taylor, but do you find fault with the principle that the less amount of dead-head, the higher the percentage you could pay for the exclusive-right franchise?

**Mr. Taylor:** I would say the company might begin to make a little then for their...

## [Interpretation]

faire un pourcentage plus élevé que ceux qui font tout le parcours à vide; du moins, c'est de cette façon qu'ils ont expliqué les choses. Puisqu'ils sont en mesure de recueillir des passagers la proportion de voyages à vide est sans doute inférieure.

La moyenne de leurs courses à vide était en effet inférieure à ce qu'elle aurait été dans certains autres cas. Je prends l'exemple du nouvel aéroport qui sera construit à 27 milles de Montréal. Pensez-vous qu'avec cette distance de 21 à 22 milles, vous pourrez vous permettre de payer le taux de 7.5 p. 100 comme vous le dites?

**M. Maynard:** On ne peut se le permettre mais on le fait.

**M. Horner:** Vous ne pouvez vous le permettre mais vous le faites.

**M. Maynard:** Oui.

**M. Horner:** Je ne vois pas comment on peut se maintenir en affaires si on fait une chose qu'on ne peut pas se permettre.

**M. Taylor:** Si j'ai bonne mémoire, j'a dit que les livres vous prouveront qu'il y a eu très peu de bénéfice au cours des deux dernières années et auparavant, on arrivait à peine à boucler le budget. Comme je l'ai déjà dit, les revenus tirés de l'aéroport sont immédiatement réinvestis dans les services. Afin d'étayer un peu plus cette affirmation, je préciserai que nous avons mis en place un radio-récepteur à l'aéroport international. Tous nos véhicules de l'aéroport et les auto bus sont équipés d'un radio émetteur-récepteur qui leur permet d'être en liaison constante avec l'aéroport international.

C'est une chose que les autres aéroports ne font pas! S'il y a une averse ou du verglas, ils sont en contact avec notre surveillant de l'aéroport. Ils leur diront que, par mesure de sécurité, ils auront 10 ou 15 minutes de retard. Notre équipement est moderne, le plus moderne qui soit. Vous avez vu les uniformes

**M. Horner:** Je ne mets pas en doute la qualité du service ni l'équipement, monsieur Taylor. Mais êtes-vous contre le principe qu'il y a de courses à vide, plus élevé le pourcentage à payer pour le droit exclusif de franchise?

**M. Taylor:** Je dirais que la compagnie pourrait commencer à...

## [Texte]

**Mr. Horner:** I am thinking that this Committee leaves here and goes to Calgary tonight. We study the Calgary situation tomorrow. You are well aware of the location of the Calgary airport. There is no dead-heading there at all because the airport is within the city limits and therefore there is no problem. Therefore, I think if you can pay 7.5 per cent and the Calgary franchise is paying 7.5 per cent there just does not seem to be the proper relationship. The Calgary airport should really pay more. The Calgary exclusive franchise holders should really pay a greater percentage than you people and I was surprised to hear you say that your percentage was 7.5 per cent.

**Mr. Maynard:** Mr. Chairman, if you look at Section 21 of our contract, we read the following:

That at the expiration of the period of four (4) years from the date of commencement of the term of this Licence, the rental reserved to the Lessor hereunder shall be subject to be reviewed and to be fixed and determined by the Lessor, at any greater or other rate, it being expressly understood and agreed that in the event that the Licensee should fail to pay such revised rental, the Lessor may cancel this Licence...

take it that this other rate means reduced. This figure is reviewed in the light of the percentage that we are paying. We do not like it particularly but it is the deal we made and we are living with it.

**Mr. Horner:** So you are satisfied.

**Mr. Maynard:** No. No; not satisfied, but...

**Mr. Horner:** When do your four years come up? Your four years were up in 1969.

**Mr. Maynard:** Yes, but we have not been complaining. We made our deal; if it is a bad deal, well...

**Mr. Horner:** Montreal pays a rate of three and a half, Toronto five, Vancouver five, you say you are paying seven and a half, Calgary is paying seven—Western Canada is definitely higher than any other part of Canada. I had related it to the amount of deadheading, the distance and the relation of the airport to the center of the downtown part of the city close to which the airport was located. This made some sense in relation to the Calgary position of 7 per cent, but it certainly makes no sense to your position. In Vancouver it is 5 per cent and the airport is relatively close to the downtown area—eight miles.

## [Interprétation]

**M. Horner:** Je pense que les membres du Comité partent ce soir pour Calgary. Demain, nous étudierons la situation de Calgary. Vous connaissez bien la façon dont est conçu l'aéroport de Calgary. Il n'y a pas de course à vide puisque l'aéroport est situé en ville. Par conséquent, j'estime que si vous pouvez payer 7½ p. 10 et que la franchise de Calgary paie 7½ p. 100, c'est illogique. L'Aéroport de Calgary devrait payer un pourcentage plus élevé que vous. A Calgary, les détenteurs de la franchise exclusive devraient payer un pourcentage supérieur au vôtre. J'ai été surpris de vous entendre dire que votre pourcentage était de 7.5 p. 100.

**M. Maynard:** Monsieur le président, voici l'article 21 de notre contrat:

A l'expiration de la période de quatre (4) ans, à partir de la date d'entrée en vigueur de ce permis, le droit de location qui revient à la personne ci-dessous désignée qui attribue le permis, pourra faire l'objet d'une révision et d'une modification à un taux supérieur ou autre; il est expressément entendu que si le propriétaire du permis ne paie pas le droit de location au taux ainsi modifié, le permis pourra être annulé...

Par «ou autre», je pense qu'on entend inférieur. Le chiffre est revisé à la lumière du pourcentage que nous payons. Nous n'aimons pas particulièrement cela, mais tel est notre contrat et nous l'accepterons.

**M. Horner:** Alors vous êtes satisfaits...

**M. Maynard:** Non, nous ne le sommes pas.

**M. Horner:** Quand viendra l'échéance de vos quatre ans? Est-ce que ce n'était pas en 1969?

**M. Maynard:** Si, mais nous ne nous sommes pas plaints. Nous avons fait de notre mieux. Si c'est un échec, tant pis.

**M. Horner:** A Montréal, le taux est de 3 et demi; à Toronto il est de 5, à Vancouver de 5; vous dites que vous payez 7½, Calgary paie 7; l'Ouest a le taux le plus élevé de tout le Canada. J'avais attribué cela au nombre des courses à vide et à la distance qui sépare l'aéroport du centre-ville. La situation de Calgary justifiait les 7 p. 100, mais dans votre cas cela ne se justifie pas. A Vancouver le taux est de 5 p. 100 et l'aéroport est à 8 milles du centre-ville.

## [Text]

In Montreal and Toronto where the heaviest load of traffic there is least amount of difficulty in guaranteeing the taxi service. You people have difficulty in guaranteeing a taxi service because of the distance and the light density of travel.

I would say that you had better bargain for a better rate or I, as a federal member, had better make sure the federal government deals pretty shrewdly with the other contractors—one or the other. Something is out of line somewhere.

**Mr. Portelance:** Excuse me; percentage does not mean much, Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Percentage means a lot to John Doe the taxpayer, and that is who I am looking after.

**The Chairman:** Order, Order!

**Mr. Portelance:** Excuse me, but 3 per cent in Montreal might mean a lot more than 7 per cent in another place.

**Mr. Horner:** Three per cent in Expo year in Montreal means money; it means money all the way.

**The Chairman:** Order! Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman I...

**An hon. Member:** At Toronto too.

**The Chairman:** Order, order, please! Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, to bring a little peace and quietness to this meeting, I would just like to say, in connection with some of the letters you read this morning concerning the service being given and the appreciation people have for your type of service that it is nice to see the old philosophy at the second mile is still operating, and that your drivers are practising it.

I have been interested, as Mr. Forrestall said, in the quality of the service in respect of the drivers uniforms, the type of cabs, and so on. We have been told in different places that it is too costly to provide uniforms for the drivers, but having had some experience in the clothing business I do not think uniforms cost appreciably more than any other type of clothing you might wear if you buy them at the right time and in the right places. Do you find it is a terrific expense to supply uniforms?

**The Chairman:** Mr. Taylor.

## [Interpretation]

A Montréal et Toronto la circulation est la plus intense et où il y a le moins de difficulté à assurer un service de taxis. Vous avez eu du mal à assurer ce service à cause de la distance et de la faible densité de la circulation. Vous feriez mieux de négocier à un meilleur taux que celui-là ou bien, en tant que membre du gouvernement fédéral, je ferais bien de veiller à ce que ce dernier ait un peu plus de perspicacité. Il y a quelque chose qui ne va pas.

**M. Portelance:** Excusez-moi, le pourcentage ne signifie pas grand-chose.

**M. Horner:** Au contraire, cela signifie beaucoup pour le contribuable et c'est ce qui m'intéresse.

**Le président:** A l'ordre, messieurs!

**M. Portelance:** Mais 3 p. 100 à Montréal peut signifier beaucoup plus que 7 p. 100 ailleurs.

**M. Horner:** Trois pour cent en 1967, l'année de l'Expo, cela signifie beaucoup d'argent.

**Le président:** A l'ordre! A vous monsieur Howe.

**M. Howe:** Monsieur le président, je...

**Une voix:** A Toronto aussi.

**Le président:** A l'ordre, à l'ordre, s'il vous plaît! Monsieur Howe.

**M. Howe:** Monsieur le président, afin de calmer les esprits, je voudrais simplement faire une remarque à propos des lettres que vous avez lues ce matin et qui portaient sur le service et l'avis favorable du public à l'égard du service que vous assurez.

Comme M. Forrestall, j'ai toujours attaché beaucoup d'importance à la qualité du service par rapport aux chauffeurs eux-mêmes, leur uniforme, le genre de voiture, et ainsi de suite. Or, on nous a dit ici et là que cela revenait trop cher de fournir des uniformes aux chauffeurs et, ayant une certaine expérience de l'industrie du vêtement, je ne crois pas que les uniformes coûtent plus cher que n'importe quel autre genre de vêtements à condition de ne pas les acheter n'importe où ni n'importe quand. Croyez-vous que cela vous revienne tellement cher de fournir des uniformes?

**Le président:** Monsieur Taylor.

## [Texte]

**Mr. Taylor:** Mr. Chairman, for our airport operation we provide each man with a complete uniform—tunic and two pairs of pants—two shirts, two ties, cap, badges, and a top-coat, which can be used as a topcoat in the fall. When the lining is put in in the winter it becomes a winter coat too. He gets a complete new uniform every year and he gets a new overcoat or topcoat once every two years.

**Mr. Howe:** How much does he pay for that?

**Mr. Taylor:** There is no cost to him at all. We supply it all.

**Mr. Howe:** What does that cost per driver? Approximately \$100?

**Mr. Taylor:** It is more than that; it is about \$150. These uniforms made for our airport operation are made by LaFleche Bros. Ltd., one of the top tailors. They are not an industrial outlet at all. The uniforms are tailored to measure and of the very best quality. The uniform costs us approximately \$100, and then there are the shirts, ties, badges, and cap over and above that.

**Mr. Howe:** I believe you appreciate the fact that buying a better uniform is good insurance. They will last and keep their appearance for a whole year.

**Mr. Taylor:** I would like to elaborate on this. I look upon the airport operation in this manner: we have one of the most beautiful and finest airports I think there is in Canada. I am very proud of it, and I am very proud of our City. By the same token, I have lived in the City of Edmonton and gone to school here; I have lived all my life here since 1916. I am very proud of this City and I can see a tremendous growth. There is an untold number of people coming from various countries. When they land at this airport off a beautiful airplane they should have something to get into that is comparable to it.

They see our supervisor and our drivers—these are the people they see first—and a first impression can be either good or bad. We have had people come here from Holland and use our equipment and ask if it was Yellow Cab, because they were told in Holland to take a Yellow Cab when they got to Edmonton.

To me dollars and cents is something. Sure, I want to make a living, but there is something you cannot buy and that is pride, and this is what I am trying to do.

**Mr. Howe:** I agree with you perfectly Mr. Taylor, and that has been one of the areas I

## [Interprétation]

**M. Taylor:** Monsieur le président, nous fournissons à chaque employé de l'aéroport un uniforme complet, c'est-à-dire une veste et deux pantalons, deux chemises deux cravates, une casquette, des insignes ainsi qu'un pardessus, qu'il porte en automne et, avec une doublure, en hiver. Nous renouvelons cet uniforme au complet chaque année. Nous fournissons un pardessus tous les deux ans.

**M. Howe:** Combien est-ce que cela lui coûte?

**M. Taylor:** Nous lui fournissons le tout sans aucun frais.

**M. Howe:** A combien est-ce que cela vous revient par chauffeur? Environ \$100?

**M. Taylor:** Plus que cela: environ \$150. Les uniformes destinés à nos employés de l'aéroport sont faits par La Flèche Bros. Ltd., ce sont des tailleurs de premier ordre. Chaque uniforme est fait sur mesure et il est de toute première qualité. L'uniforme lui-même coûte environ \$100. Ensuite il y a les chemises, la cravate, la casquette, les insignes.

**M. Howe:** J'imagine que vous préférez acheter un uniforme de bien bonne qualité pour qu'il dure toute l'année.

**M. Taylor:** J'aimerais en parler un peu plus longuement. Voici comment je conçois le service à l'aéroport. Nous avons l'un des plus beaux aéroports du Canada. J'en suis très fier et je suis très fier de notre ville. J'ai toujours vécu à Edmonton. J'y suis depuis 1916. Je suis très fier de cette ville qui a pris beaucoup d'essor. Il y a un nombre incalculable d'étrangers qui y viennent. Lorsqu'ils atterrissent à cet aéroport et qu'ils descendent d'un bel avion, j'estime qu'ils doivent retrouver un service identique.

Ils voient nos surveillants, nos chauffeurs. L'impression peut être bonne ou mauvaise. Nous avons vu des Hollandais qui ont utilisé notre équipement et qui ont demandé si c'était la Yellow Cab parce qu'en Hollande on leur avait dit de prendre un Yellow Cab s'ils allaient à Edmonton.

Pour ma part, je connais la valeur des dollars et des cents. Je tiens à gagner ma vie. Mais il y a une chose qu'on ne peut pas acheter, c'est la fierté. J'essaie de faire de mon mieux.

**M. Howe:** Je suis entièrement d'accord avec vous, monsieur Taylor. C'est un des domaines

## [Text]

have dealt with in connection with the private operators that are complaining about the people that have the right to service the airports. In the so many of them there is quite a difference between the airport people, and the other taxi cab companies, their drivers and their cars. After all, as you say these are the eyes of Canada. People make decisions about their understanding and liking for Canada by their first reaction.

Do you have much turnover in drivers? Do these uniforms give them a feeling of loyalty and appreciation of what you are trying to do?

**Mr. Taylor:** When a man is fitted with a uniform it transforms him into a new man. He goes out; he feels differently; he feels he is someone, and he is meeting fine people. In other words, most of our drivers are steady, they like it and they are doing an excellent job. There is very, very little turnover in the airport personnel.

**Mr. Howe:** I am glad to hear that, because we had one instance not too long ago where it was said they could not get their drivers to wear uniforms. Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** I wonder, Mr. Chairman, if I might ask either of the witnesses whether or not they would comment on the usefulness of this Committee's considering a change in the present form of the licence under which they operate. They now operate under the principle of a renewable contract as opposed to the concept or principle of a reviewable contract; that is to say, how much more efficient could you be—if indeed, at all—were you operating under a contract which you understood clearly could be lost to you for cause only, as opposed to the present considerations?

**Mr. Maynard:** Mr. Chairman, the question is a little difficult to deal with specifically, but I would like to point out two things. First of all, I think you have to take into consideration different sets of conditions in different airports throughout Canada. We have a situation right here in Edmonton with the industrial airport on one hand and the International Airport on the other, where the circumstances and conditions are entirely different. Consequently, a type of agreement made for the International Airport would not be satisfactory for the industrial airport.

Where we negotiate with Ottawa, of course, we are in the dark concerning Ottawa's bargaining with other operators in other cities,

## [Interpretation]

auxquels j'ai eu à faire à cause des chauffeurs indépendants qui se plaignaient que certains seulement avaient le droit de desservir les aéroports. A leurs yeux, il y a une distinction réelle entre les gens de l'aéroport et ceux des autres compagnies de taxis, leurs chauffeurs et leurs voitures et ainsi de suite. Après tout, comme vous dites, ce sont eux qui donnent la première image du Canada. Et c'est d'après eux que les étrangers se font une opinion.

Avez-vous beaucoup de défections parmi les chauffeurs? Est-ce que leur uniforme leur donne un sentiment de loyauté et est-ce qu'ils apprécient ce que vous essayez de faire pour eux?

**M. Taylor:** Un uniforme vous transforme en homme. Il se sent différent; il se sent quelqu'un, il rencontre des gens bien. Il n'est plus le même. Autrement dit, nous gardons nos chauffeurs. Ils aiment leur travail et ils le font bien. Par conséquent, il y a peu de défection.

**M. Howe:** Je suis fort heureux de vous l'entendre dire. Il n'y a pas tellement longtemps, on nous a dit que les employés refusaient de porter l'uniforme. Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Monsieur le président, je voudrais demander à l'un ou l'autre des témoins s'ils estiment que notre Comité devrait envisager la modification du permis tel qu'il se présente actuellement? Ils ont un contrat renouvelable par opposition à un contrat qui pourrait être revisé. Dans quelle mesure serait-il beaucoup plus efficace de travailler en vertu d'un contrat que vous ne pourriez perdre, que pour un motif grave?

**M. Maynard:** Il est difficile de répondre à votre question, mais je voudrais faire remarquer deux choses. Il faut d'abord tenir compte des conditions qui varient selon les aéroports. A Edmonton nous avons l'aéroport commercial d'une part, et l'aéroport international d'autre part où les conditions sont tout à fait différentes. Par conséquent, l'accord prévu pour l'aéroport international ne conviendrait pas à l'aéroport commercial.

Nous négocions avec Ottawa, bien entendu, mais nous ne savons pas du tout comment Ottawa négocie avec les autres villes et nous

## [Texte]

and we make what we feel is the best deal. In my brief you will recall that I dealt with the question of a bid for a franchise agreement as against a negotiated franchise agreement, and I still feel that the negotiated franchise agreement is the best type of agreement that can be entered into rather than tenders or submissions.

I would like to see Ottawa give us a little more consideration in our operations, not only here but possibly throughout the rest of Canada, because I sincerely believe these operators are providing a public service to the travelling public to get not from one airport to another, but from their home to another home or to a hotel. I do not say that kind of service should be subsidized, but it should be recognized as a public service and Ottawa should see to it that the people providing this kind of service are able to live with whatever charges are made. If the charges are not too high, this saving can be passed on to the travelling public; if the charges are higher we will have to increase our rates in order to provide sufficient revenues to look after return on our overhead.

I feel, specifically to answer your question, that the negotiated agreement is the best type of arrangement that can be made and I feel that Ottawa should give consideration to some factors which possibly they have overlooked in the past.

**Mr. Forrestall:** To make sure you understood my question, what I had in mind was your thoughts or your opinions about the renewability of your contract as opposed to the renewability of it; that is to say, the last five years, or whatever the renewable period is. You are in the dark about whether or not you will get that contract, or is that not a situation that exists?

**Mr. Maynard:** Well, it is. I would like to see a contract that provides sufficient notice to be given so that if we do not get the contract we can liquidate our equipment. If we are cut off from one day to the next, we are left with a rather expensive type of equipment on our hands. The point I am making is that before the contract ends there should be some kind of arrangement for review. If the fees charged by Ottawa were on a straight percentage basis instead of a flat rate as in our case we would know throughout the term of the contract what we would have to pay.

**Mr. Forrestall:** I was not thinking really of that again. Somehow I have failed to get across my question. Bus operators who have licences to travel on the highways of your province—if your laws are similar to most

## [Interprétation]

avons l'impression de faire de bonnes affaires. Dans mon mémoire, j'ai parlé d'une franchise accordée par soumissions par opposition à une franchise négociée. Je persiste à croire que la franchise négociée est préférable.

Je voudrais qu'Ottawa ait quelque égard pour ce que nous faisons non seulement ici, mais dans tout le Canada, parce qu'il s'agit d'un service public qui permet aux gens non pas de se rendre d'un aéroport à un autre, mais de l'aéroport à l'hôtel ou à leur domicile. Je ne dis pas qu'il faut subventionner le service, mais on devrait reconnaître qu'il s'agit d'un service public et Ottawa devrait veiller à ce que les gens qui l'assurent aient de quoi vivre malgré toutes les charges. Si les frais ne sont pas trop élevés, le public en bénéficiera. S'ils sont plus élevés, il nous faut augmenter les tarifs afin d'obtenir un revenu adéquat.

En réponse à votre question, je suis d'avis qu'un accord négocié est préférable aux autres et qu'Ottawa devrait tenir compte de certains facteurs qui lui ont échappé par le passé.

**M. Forrestall:** Je veux m'assurer que vous avez bien compris ma question. Je voulais connaître votre avis sur la possibilité de réviser votre contrat plutôt que de le renouveler. Vous ne savez absolument pas si vous allez obtenir ce contrat de nouveau ou bien n'avez-vous pas ce souci?

**M. Maynard:** Au contraire, cela est bien la situation. Nous aimerais que le contrat nous donne un préavis suffisant de sorte que, s'il n'est pas renouvelé, nous puissions liquider notre équipement. Si d'un jour à l'autre on annule ce contrat, nous nous retrouvons avec un équipement très coûteux et extrêmement onéreux sur les bras. Avant l'expiration du contrat, il devrait y avoir des dispositions qui permettent une révision. Si les droits que nous formulons à Ottawa étaient basés sur un certain pourcentage au lieu d'être fixés, nous saurions tout au long du contrat, ce que nous devons payer.

**M. Forrestall:** Ce n'est pas tout à fait ce à quoi je songeais. En un certain sens, je ne suis pas arrivé à vous faire comprendre ma pensée. Les chauffeurs d'autobus qui ont un permis pour circuler sur les routes des

## [Text]

other provinces—do not face a revocation of their licences or their right to do that on any basis other than for cause. Would it facilitate your servicing the travelling public, a more rapid achievement of the total concept of movement from home to home or point to point as opposed to airport to airport, if indeed you knew that you were operating under that situation as opposed to the reviewability situation concept?

**Mr. Maynard:** Definitely.

**Mr. Forrestall:** Is that correct?

**Mr. Maynard:** Oh, definitely, it would.

**Mr. Forrestall:** Thank you.

**Mr. Maynard:** If we knew that we would lose our franchise only for cause we would see to it that we would never give cause to lose the contract.

**The Chairman:** Gentlemen, this completes the questioning of the Yellow Cab Company and I would like to thank you, Mr. Maynard, and Mr. Taylor.

I would like to get a motion to print the brief as an appendix to our proceedings.

**Mr. Smith (Saint Jean):** I so move.

Motion agreed to.

**Mr. Maynard:** Mr. Chairman, may I express our appreciation for the time and the courtesy you have extended to us. We appreciate it.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Maynard. I would like to call upon Mr. Buoy at this time. Mr. Buoy would like to make a few corrections on his letter, I believe. He will be at your disposal for some questions. Mr. Buoy, will you go ahead?

**Mr. Harry Buoy (President, City Cab Co. Ltd.):**

Thank you, Mr. Chairman. First I would like to say that the presentation of Yellow Cab is very, very excellent. Our competitors did a very good job, but since we are number 2 we will try a little harder. They have a good company and so have we. We operate almost 200 cars compared to their 300.

Second, they either must have our address or something is wrong because Dunne is our driver and has driven for us for many years. How it got to your office I do not know. It is the same circumstances but you got the letter. I am referring to this Dunne letter earlier in the meeting.

## [Interpretation]

provinces ne sont pas à la merci d'une suppression de leur permis, si vos lois sont à peu près les mêmes d'une province à l'autre. Ils ne sont pas non plus à la merci d'une suppression de leurs droits autrement que pour un motif valable. Le service que vous assurez serait-il amélioré, je parle en terme de rapidité de déplacement d'un domicile à un autre ou, plus généralement, d'un point à un autre, si vous opériez dans les mêmes conditions au lieu d'avoir un contrat sujet à révision?

**M. Maynard:** Oui, sûrement.

**M. Forrestall:** C'est juste, n'est-ce pas?

**M. Maynard:** Il n'y a aucun doute.

**M. Forrestall:** Je vous remercie.

**M. Maynard:** Si nous savions que nous ne pouvions perdre la franchise que pour un motif grave, nous ferions en sorte de ne pas perdre le contrat.

**Le président:** Cela met fin à la période des questions posées à la Yellow Cab. Je tiens à vous remercier, monsieur Maynard et monsieur Taylor.

Je voudrais qu'une motion me soit présentée afin d'imprimer le mémoire en annexe à notre compte rendu.

Proposée par M. Smith (Saint-Jean), la motion est approuvée.

**M. Maynard:** Monsieur le président, je vous remercie de nous avoir accordé cet entretien ainsi que de la courtoisie dont il a été fait preuve à notre égard.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Maynard. Je passe la parole à M. Buoy qui désire apporter quelques corrections à son mémoire. Il sera à votre disposition dans un instant. Monsieur Buoy, êtes-vous prêt?

**M. Harry Buoy (Président de la City Cab Co. Ltd.):** Je vous remercie, monsieur le président. Tout d'abord, je m'incline devant la présentation de la Yellow Cab qui était excellente. Nos concurrents ont fait un excellent travail et, comme nous venons au deuxième rang, nous essaierons de déployer plus d'effort. Leur compagnie marche bien et la nôtre aussi. Nous avons à peine 200 voitures alors qu'ils en ont 300.

En second lieu, je voudrais signaler qu'ils ont notre adresse ou bien quelque chose m'échappe. Dunne est à notre service depuis plusieurs années. J'ignore comment cette lettre a pu vous parvenir. Je parle de cette lettre de Dunne dont il a été question tout à l'heure.

## [Texte]

Third, you referred to City Cab as being at the International Airport. City Cab was never at the International Airport. It never had a concession there—it was United Cab. Throughout your brief you referred to City Cab as being at the International Airport handling taxi; we never did.

**Mr. Skoberg:** Pardon me, Mr. Buoy, when you say "you referred to" you are talking about the Yellow Cab brief?

**Mr. Buoy:** That is right. Fourth, we are sort of being accused of making some statements regarding hotels. I think far more has been read into it than actually transpired. The last occasion there was when we got into contact with management at the CPR and we were lead along the garden path for many months. There was one thing and another and finally letter came in to say they would like to but could not; another cab company was there and because the other company served them with limousines and they had to have limousines they could not have another taxi company. Now, this is not to say that somebody told us we could not stay there; it was just that we could not finish a deal; we could not put direct line service in there on that particular basis.

**Mr. Givens:** May I ask a question on this point, Mr. Chairman? You say in your letter, which I suppose you acknowledged:

On at least three separate occasions, involving three first class hotels in the City of Edmonton, we have had to remove...

... me that smacks of intimidation.

our direct-line phones from the lobbies of the hotels in question, because the holder of the limousine franchise withdrew limousine service from these hotels as long as our phones were in use by them.

his does not indicate you tried to make a deal in this sense with CP and eventually they said, no. This paragraph means to me that either there was intimidation or strong-arm methods. I may be reading too much into but that is what it means to me. Then you go on to say:

There is no way of knowing how many other hotels have rejected our offers of direct-line phone service for this same reason,...

the reason indicated to me in this letter is the reason of intimidation, that there was a

## [Interprétation]

En troisième lieu, vous avez associé la City Cab à l'aéroport international tout au long de votre mémoire. Or, la City Cab n'a jamais été à l'aéroport international. Nous n'y avons jamais eu de concession. C'était la United Cab qui s'y trouvait.

**M. Skoberg:** Excusez-moi de vous interrompre, monsieur Buoy, vous parlez du mémoire de la Yellow Cab, n'est-ce pas?

**M. Buoy:** C'est juste. Quatrièmement, on nous accuse en quelque sorte d'avoir fait certaines déclarations à propos des hôtels. Je pense qu'on a prêté à nos propos un sens beaucoup plus large qu'il l'est en réalité. La dernière fois remonte à une entrevue que nous avons eue avec la direction du CPR. On nous a mené en bateau pendant des mois. Il se passait toujours quelque chose. Finalement, ils nous ont envoyé une lettre pour nous dire qu'ils voudraient bien mais qu'ils ne pouvaient pas; qu'une autre compagnie s'y trouvait déjà et que cette autre compagnie avec un service de limousines. Il leur fallait absolument des limousines et, par conséquent, ils ne pouvaient pas avoir un autre compagnie de taxis à leur service. Nous n'avons jamais prétendu que quelqu'un était venu nous dire de faire place. Simplement, nous n'avons pas pu mener à bien les discussions qui s'étaient engagées.

**M. Givens:** Monsieur le président, permettez-moi de poser une question à ce stade. Dans notre lettre et je pense que vous ne le niez pas, vous dites ceci:

«A trois reprises et dans trois hôtels de première classe de la ville d'Edmonton, nous avons été obligés de supprimer . . . » A mon avis, c'est de l'intimidation.

«. . . du hall de ces hôtels les téléphones sont reliés directement à notre compagnie parce que le détenteur du service exclusif refusait de desservir ces hôtels tant que nos téléphones s'y trouvaient.»

Rien n'indique que vous soyez entrés en rapport avec le CPR pour conclure une entente en ce sens et qu'ils l'ont refusée. D'après ce paragraphe, il me semble qu'on a utilisé soit d'intimidation, soit des méthodes violentes. Je vais peut-être trop loin, comme vous dites, mais c'est exactement ce que je comprends. Vous dites ensuite: «On ne sait pas combien d'autres hôtels ont refusé d'installer des lignes téléphoniques directes, pour les mêmes motifs.» Dans cette lettre, je ne vois que de l'intimidation: le service de limousines a menacé de se retirer ou bien il s'est réellement retiré, ce qui a provoqué votre élimination.

## [Text]

threat made that limousine service would be withdrawn or that, in fact, it was withdrawn which caused your rejection by these hotels. Is this a fact?

**Mr. Buoy:** This is a fact, in a way. The Corona Hotel is a specific example. For many years there was a one-car operator at the Corona Hotel. We arranged to service everything that he could not handle, and whenever he was not there and we were the servicing company at the hotel. Then, through one thing and another, we got a letter from the hotel management to say that no longer was the service needed. In the breezeway next to it was installed a Yellow Cab stand and then we were asked to remove our phone so they could have theirs. That is close enough to the meaning of that letter, if you get the same meaning out of it.

**Mr. Givens:** Would you name the three hotels that you allude to in this paragraph:

On at least three separate occasions, involving three first class hotels...

**Mr. Buoy:** There are two; you have the Chateau now, and you have the Corona, right?

**Mr. Givens:** Chateau Lacombe and Corona; what was the other one?

**Mr. Buoy:** The other one is the Caravan.

**Mr. Givens:** The Caravan.

**Mr. Buoy:** As an operator in another cab company before City Cab I was asked to come in and service their hotel with a taxi business. I did and the next day I got a phone call saying, "I am afraid this will not work because if we have a taxi in here, we cannot get the limousine service." I am not saying this is strong-arming; it is the way the thing has worked out. We could not service that hotel because of limousine service and there we gave up.

**Mr. Givens:** When you say you cannot service the hotel, does this mean that you cannot have a stand or that the doorman cannot whistle for a cab?

**Mr. Buoy:** No, we could not have a stand.

**Mr. Givens:** You could not have a stand?

**Mr. Buoy:** That is right.

## [Interpretation]

tion de ces hôtels... N'est-ce pas comme cela que les choses ne sont produites?

**M. Buoy:** En un certain sens, oui. Le Corona Hotel est un exemple très précis. Nous nous sommes arrangés pour assurer un service là où ils ne pouvaient pas le faire eux-mêmes. La direction de l'hôtel nous a envoyé une lettre pour nous faire savoir qu'elle pouvait désormais se passer de nos services. Il a installé une tête de station pour la Yellow Cab et nous a priés d'enlever notre ligne directe pour y mettre la leur. Cela se rapproche de la lettre que vous avez lue.

**M. Givens:** Est-ce que vous pourriez nommer les trois hôtels mentionnés dans ce paragraphe: «A trois reprises et dans trois hôtels de première classe de la ville d'Edmonton...»

**M. Buoy:** Il y en a deux maintenant: le Château et le Corona.

**M. Givens:** Quel était le troisième?

**M. Buoy:** C'était le Caravan.

**M. Givens:** Le Caravan.

**M. Buoy:** Avant d'entrer au service de la City Cab, ils m'avaient demandé d'assurer un service de taxis auprès de leur hôtel. Je l'ai fait et le lendemain, j'ai reçu un coup de téléphone me disant: «Je regrette beaucoup, mais cela ne pourra pas marcher, car, si nous avons un taxi sur place, nous ne pouvons pas obtenir le service des limousines» je ne dis pas que ce sont bien des méthodes violentes. Voilà comment les choses se sont passées. Nous ne pouvions pas desservir cet hôtel en raison du service de limousines; nous y avons tout simplement renoncé.

**M. Givens:** Quand vous dites que vous ne pouviez pas desservir l'hôtel, est-ce que cela veut dire que vous ne pouviez pas avoir une station ou que le portier n'avait pas le droit de vous héler au passage?

**M. Buoy:** Non, nous ne pouvions pas avoir de station.

**M. Givens:** Vous ne pouviez pas avoir de station?

**M. Buoy:** Non.

## [Texte]

**Mr. Givens:** Does this preclude the doorman from whistling for you if the cab is cruising?

**Mr. Buoy:** You do not do this in Edmonton to start with. The stands are located at the hotels.

**Mr. Givens:** There is no common stand for independents or for anybody else? It is exclusive, is it?

**Mr. Buoy:** Not on hotel properties, no. There are some common stands on city streets.

**Mr. Givens:** On city streets, but not near hotel locations.

**Mr. Buoy:** No.

**Mr. Givens:** So that at the Macdonald or the Lacombe there is one company at the stand and that is all. Nobody else can horn in.

**Mr. Buoy:** That is right.

**Mr. Givens:** So you were there and then subsequently you were notified by letter or telephone that you were not wanted.

**Mr. Buoy:** That we could not stay.

**Mr. Givens:** Was the reason given when you were told this that they would lose their limousine service, or did you draw that conclusion?

**Mr. Buoy:** Not in that strong wording; the thing was that they wanted limousine service and they could not have it by giving their taxi business to another company. In other words, the people that phoned us one day and said we could move in a stand phoned us the next day and asked us to take it out again.

**Mr. Givens:** Then this is a tougher situation than you have in either Montreal or Toronto.

**Mr. Buoy:** Again, as I said, we are not arguing about the franchise at the airport. We know this franchise cannot be given out every other day to another company. We are not even looking for a franchise at the International Airport, and I think if it were offered I would not bid it at this stage, but we are not quite prepared to accept the city operation possibly tied in to the operation of the International Airport.

**Mr. Givens:** What is it that you want? The right to park out at the airport and pick up whomever you want?

## [Interprétation]

**M. Givens:** Mais, est-ce que cela empêche le portier de héler vos taxis lorsqu'ils passent devant l'hôtel?

**M. Buoy:** A Edmonton, cela ne se fait pas. Les stations de taxis sont à la porte des hôtels.

**M. Givens:** N'y a-t-il pas de stations communes aux compagnies indépendantes ou pour qui que ce soit? Est-ce que c'est exclusif?

**M. Buoy:** Non, pas sur le terrain des hôtels. Il y a des stations communes dans les rues de la ville.

**M. Givens:** Dans les rues de la ville, mais pas à proximité des hôtels?

**M. Buoy:** Non.

**M. Givens:** A l'hôtel MacDonald ou au Château Lacombe, il n'y a qu'une seule compagnie à la station et personne d'autre ne peut s'y arrêter?

**M. Buoy:** Oui, c'est exact.

**M. Givens:** Par conséquent, vous y étiez et, plus tard, on vous a prévenues, par lettre ou par téléphone, qu'on ne voulait plus de vous?

**M. Buoy:** Que nous ne pouvions plus rester.

**M. Givens:** A-t-on invoqué le fait que le service de limousines ne serait plus assuré ou bien est-ce la conclusion que vous en avez tirée?

**M. Buoy:** Ils n'ont pas employé des termes aussi directs. Le fait est qu'ils ne pouvaient pas avoir le service de limousines s'ils avaient déjà le service d'une autre compagnie. Autrement dit, les mêmes personnes qui nous ont téléphoné un jour pour dire que nous pourrions nous installer, nous ont rappelés le lendemain pour nous demander de parir.

**M. Givens:** Pour vous, la situation est pire qu'à Montréal ou à Toronto.

**M. Buoy:** Encore une fois, nous ne discutons pas pour obtenir la franchise de l'Aéroport. Nous savons bien qu'elle ne peut passer d'une compagnie à l'autre. Nous ne cherchons même pas à obtenir la franchise de l'Aéroport international. S'il y avait un appel d'offres, je crois que je ne présenterais pas de soumission. Mais, nous ne sommes pas tout à fait disposés à accepter un service en ville lié peut-être à celui de l'Aéroport international.

**M. Givens:** Qu'est-ce que vous voulez? Le droit de stationner à l'aéroport et de prendre les voyageurs que vous voulez?

[Text]

**Mr. Buoy:** We are two different carriers...

**The Chairman:** I think this whole question is beyond our mandate, Mr. Givens. It is a matter of taxis in hotels in the cities. I think our purpose here is regarding ground transportation and those people do not go to the airport.

**Mr. Horner:** I think that you are off; I think that the Chairman is right.

**The Chairman:** Order, please.

**Mr. Deakon:** On a point of order, by his questioning we find out that the question is out of order.

**Mr. Givens:** What percentage of your total business consists of trips to the airport?

**Mr. Buoy:** Very little.

**Mr. Givens:** What percentage was it when you had access to the hotels going?

**Mr. Buoy:** We have never had access to these hotels.

**Mr. Givens:** No, but you said you were in the hotels and then you lost them because the others could provide limousine service.

**Mr. Buoy:** I think you are misreading that, or I did not put it right.

**Mr. Givens:** You said that you had access to three hotels and subsequently you were notified either by letter or phone that you were not wanted there. You say the reason was because otherwise the hotels felt they could not get the limousine service. Now, I am asking you, when you had access to these hotels prior to your being warned away, what percentage of your business went to the airport?

**Mr. Buoy:** The Chateau Lacombe was before it opened, before there was any business to the hotel. After several months on the taxi stand I was given a letter that they could not accept us there because of the other arrangement, so there was no business provided there.

The Corona Hotel we used for several years. I have no record of what number of trips went to the airport. I do not think there were many.

**The Chairman:** Mr. Orlikow.

**Mr. Orlikow:** I have no questions.

[Interpretation]

**M. Buoy:** Il y a deux transporteurs...

**Le président:** Je crois que cette question dépasse le cadre de nos attributions. Nous étudions ce service de taxis à l'hôtel et en ville. Je crois que nous sommes ici pour étudier le transport au sol. Il ne s'agit pas de l'Aéroport.

**M. Horner:** On s'éloigne du sujet. Je crois que le président a raison.

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît.

**M. Deakon:** J'invoque le Règlement. C'est en interrogeant qu'on découvre que la question est hors sujet.

**M. Givens:** Sur le total de vos opérations, quel est le pourcentage des courses à l'Aéroport?

**M. Buoy:** Très faible.

**M. Givens:** Quel était ce pourcentage quand vous aviez accès aux hôtels?

**M. Buoy:** Nous n'avons jamais eu accès à ces hôtels.

**M. Givens:** Non, mais vous avez dit que vous étiez installés au service de ces hôtels et qu'il ont laissé parce que les autres compagnies pouvaient assurer un service de limousines?

**M. Buoy:** Je crois que vous interprétez mal ce que j'ai dit, ou bien je me suis mal exprimé.

**M. Givens:** Vous avez dit que vous aviez accès à trois hôtels et que, par la suite, on vous a avisé par lettre ou par téléphone qu'on ne voulait plus de vous. Vous dites qu'autrement, les hôtels n'auraient pas pu obtenir le service de limousines. Je vous demande: quand vous aviez accès à ces hôtels, avant qu'on vous demande de vous retirer, quel était le pourcentage des courses en direction de l'aéroport?

**M. Buoy:** C'est avant même l'ouverture du Château Lacombe. Après avoir occupé pendant plusieurs mois la station de taxis, nous avons reçu une lettre disant qu'on ne pouvait pas nous accepter à cause des autres arrangements.

A partir de l'Hôtel Corona, où nous avons été pendant plusieurs années, je ne sais pas combien de courses il y a eu pour l'aéroport, mais il n'y en a pas eu tellement.

**Le président:** Monsieur Orlikow.

**M. Orlikow:** Je n'ai pas de questions à poser.

## [Texte]

**The Chairman:** Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** I wish I could have heard he replies. I could hear Mr. Givens' questions but I found it very difficult to hear the witness' replies clearly. From what I heard you are in a sense qualifying—and I must disagree with my colleagues and to some extent agree with Mr. Givens—the charges that you made in this letter dated March 23 to the Committee through Mr. Normand that not only your company but other companies have indeed been discriminated against, and the implication is wilfully and with...

**Mr. Buoy:** I think you are reading it far too strongly there.

**Mr. Forrestall:** Well, if I am, then I apologize to you.

**Mr. Buoy:** What I am trying to say is that we cannot get access to number one hotels.

**Mr. Forrestall:** Do not leave me all alone to take up my own mind because I am going to take it up the other way. You are saying that you cannot get access, you are being forced out of them by the franchise holder at the International Airport. Are you saying that or are you not saying that?

**Mr. Buoy:** I am saying that we cannot get access to them because the other company has limousine service the hotel needs and therefore they take the limousine service and the taxi service.

**Mr. Forrestall:** I have never found a way to say it softly, but...

**Mr. Buoy:** I am sorry we showed up here. We were not prepared to come up here and discuss this ourselves.

**Mr. Forrestall:** Can we anticipate that in brief you will submit as your further submission there will be some clarification?

**Mr. Buoy:** We will clarify it so far as we can and leave it on a minor basis. I say again, we are not bargaining for a franchise at the International Airport nor any part of it.

**Mr. Forrestall:** Mr. Buoy, is there an association of taxi-cab companies in the City of Edmonton?

**Mr. Buoy:** No, there is not.

**Mr. Forrestall:** You are all independent?

**Mr. Buoy:** Right.

## [Interprétation]

**Le président:** Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** J'aurais voulu entendre les réponses. J'ai entendu les questions de M. Givens, mais j'ai eu du mal à saisir les réponses du témoin. D'après ce que j'ai pu comprendre, et je ne suis pas d'accord avec mes collègues, les accusations que vous portez dans cette lettre datée du 23 mars par l'intermédiaire de M. Normand, sont que non seulement votre compagnie, mais d'autres compagnies ont été victimes d'une discrimination volontaire et...

**M. Buoy:** Je crois que vous allez trop loin.

**M. Forrestall:** Dans ce cas, je vous prie de m'excuser.

**M. Buoy:** Ce que j'essaie de dire, c'est que nous ne pouvons avoir accès aux hôtels de première classe.

**M. Forrestall:** Ne me laissez pas faire seul mon opinion. Vous dites que vous n'avez pas accès aux hôtels et que vous en êtes exclus à cause de ceux qui ont l'exclusivité du transport en direction de l'aéroport. Est-ce bien cela ou non?

**M. Buoy:** Je dis que nous ne pouvons avoir accès à ces hôtels parce que l'autre compagnie a un service de limousines dont l'hôtel a besoin et que, par conséquent, ils optent pour une compagnie qui dispose à la fois de taxis et de limousines.

**M. Forrestall:** Je n'ai jamais trouvé le moyen de m'exprimer calmement...

**M. Buoy:** Je suis navré. Nous n'étions pas prêts à discuter la question avec vous.

**M. Forrestall:** Est-ce que nous pouvons espérer que dans le mémoire, vous allez être plus clairs?

**M. Buoy:** Nous le serons dans toute la mesure du possible. Je le répète encore une fois, nous ne cherchons pas à obtenir l'exclusivité du transport en direction de l'aéroport international.

**M. Forrestall:** Y a-t-il une association de compagnies de taxis dans la ville d'Edmonton?

**M. Buoy:** Non, monsieur.

**M. Forrestall:** Vous êtes tous indépendants.

**M. Buoy:** Oui.

[Text]

**Mr. Forrestall:** You are speaking for yourself only.

**Mr. Buoy:** Right.

**Mr. Forrestall:** Not for any others?

**Mr. Buoy:** Right.

**Mr. Forrestall:** Are there any other company operators present at the hearings today? You have been here all day I have noticed.

**Mr. Buoy:** No, there are not.

**Mr. Forrestall:** None of the others were interested enough to come at all?

**Mr. Buoy:** No.

**Mr. Forrestall:** Thank you very much.

**The Chairman:** Mr. Portelance.

**Mr. Portelance:** Mr. Buoy, is there a train station here in town in Edmonton.

**Mr. Buoy:** Yes, there is.

**Mr. Portelance:** Who is serving that? All cabs?

**Mr. Buoy:** No, just Yellow Cab.

**Mr. Portelance:** Yellow Cab also serve the station.

**Mr. Buoy:** Yes.

**Mr. Portelance:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Skoreyko.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Buoy and Mr. Good, you indicated earlier this morning that you wished to submit a brief to Ottawa and your lawyer would be appearing before the Committee in Ottawa. Is this so or would you just be mailing a brief to us?

**Mr. Buoy:** I am afraid we will just be mailing it in.

**Mr. Skoreyko:** I see. There seems to be some question about the wording of your letter and I am just wondering at this point if it would not be better for the Committee to suspend the hearing. If there are any further questions we might ask of you we could communicate with your solicitor or yourself, because of the wording of your letter, its meaning and its intent. It can be misconstrued and I really do not think that you mean precisely what is being said.

**Mr. Buoy:** No, I think our secretary perhaps has worded it too strongly and I let it pass, but certainly it has not the intent that you people are reading into it.

[Interpretation]

**M. Forrestall:** Vous ne parlez qu'en votre nom, n'est-ce pas?

**M. Buoy:** Oui, ? c'est exact.

**M. Forrestall:** Pas pour d'autres?

**M. Buoy:** Oui, c'est exact.

**M. Forrestall:** Est-ce qu'il y a d'autres compagnies de taxis qui sont ici aujourd'hui?

**M. Buoy:** Non.

**M. Forrestall:** Personne d'autre n'était suffisamment intéressé pour venir.

**M. Buoy:** Non.

**M. Forrestall:** Merci beaucoup.

**Le président:** Monsieur Portelance.

**M. Portelance:** Est-ce qu'il y a une gare de chemin de fer à Edmonton?

**M. Buoy:** Oui, monsieur.

**M. Portelance:** Et qui la dessert? Toutes les compagnies de taxis?

**M. Buoy:** Non, la Yellow Cab uniquement.

**M. Portelance:** La Yellow Cab dessert également la gare?

**M. Buoy:** Oui.

**M. Portelance:** Merci, c'est tout.

**Le président:** Monsieur Skoreyko.

**M. Skoreyko:** Au début de la matinée, monsieur Buoy et monsieur Good, vous avez exprimé le désir de présenter un mémoire à Ottawa et vous avez dit que votre avocat devait venir devant le Comité, ici, à Ottawa. Est-ce juste ou bien voulez-vous simplement expédier votre mémoire par la poste?

**M. Buoy:** Nous allons simplement vous l'envoyer par la poste.

**M. Skoreyko:** Je vois. Il semble qu'on ne soit pas tout à fait d'accord avec les termes de votre lettre. Je crois que le Comité ferait mieux de suspendre l'audience si d'autres questions se posaient, avec votre avocat ou avec vous-même. On peut interpréter de bien des façons les sources et l'intention de cette lettre et je pense qu'elle n'exprime pas exactement ce que vous voulez dire.

**M. Buoy:** Notre secrétaire l'a rédigée en termes un peu trop brusques, je l'admetts mais elle n'a certainement pas le sens que vous lui prêtez.

## Texte]

**Mr. Skoreyko:** But specifically, Mr. Chairman, is City Cab interested in participating in he business is available at the international airport from the point of view of taxi service only, without the limousines?

**Mr. Buoy:** The taxi end of it, yes.

**Mr. Skoreyko:** If you were given the right o participate, how would you prefer to operate your taxi stand out of the international airport? By paying a fare immediately you pick up a passenger, try depositing 25 cents at toll gate, or how would you compensate the overnment for the privilege of parking on heir property?

**Mr. Buoy:** We could do it on the same basis s now, a record of trips taken from the irstport and a percentage, or whatever other arrangement was made there. I doubt if we would be in a position to say how we would lo it, but we would listen to...

**Mr. Skoreyko:** You would have to negotiate hat, Mr. Buoy. Would you be prepared to rovide the necessary personnel to administer his kind of operation on behalf of you and ther interested people?

**Mr. Buoy:** As I say, we are the second argest company. We have drivers quite capa- le, who have driven for many years. There is no reason why we could not service a portion of that as well as anybody else.

**Mr. Skoreyko:** You have no idea how many assengers you deliver to the airport in a month that require deadheading?

**Mr. Buoy:** No, I have no idea at this time.

**Mr. Skoreyko:** Do you think that information could be included in the brief that you intend to submit to Ottawa?

**Mr. Buoy:** We could get that information, es.

**Mr. Skoreyko:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Just a couple of brief ques- ions, Mr. Buoy, to clarify exactly what the position is. I understand at one time your company did have taxi privileges at the air- port. Am I right?

**Mr. Buoy:** No.

**Mr. Horner:** All right then. Do you believe he federal government should split the fran- chise into buses and limousines as one exclu- sive franchise, and then taxis as another?

## [Interprétation]

**M. Skoreyko:** Mais enfin, monsieur le prési- dent, est-ce que la City Cab ne cherche pas à assurer une certaine partie du transport à destination de l'aéroport international, sans limousines?

**M. Buoy:** Pour ce qui est des taxis, oui.

**M. Skoreyko:** Et si vous aviez le droit de participer, comment préfériez-vous opérer en dehors de l'aéroport international? En payant aussitôt après avoir pris un client? En payant 25 cents à une barrière de péage? Comment paieriez-vous au gouvernement le privilège de stationner sur son propre terrain?

**M. Buoy:** De la même façon qu'à présent; c'est-à-dire au pro rata du nombre de courses au départ de l'aéroport. Je ne sais pas si nous pourrions vraiment dire ce que nous préférons, mais nous écouterions...

**M. Skoreyko:** Il faudrait négocier. Seriez- vous prêt à fournir le personnel voulu pour administrer ce genre d'opération en votre nom et au nom des autres intéressés?

**M. Buoy:** Nous venons au second rang des grandes compagnies de taxis. Nous avons des chauffeurs compétents qui conduisent depuis des années. Je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas assurer une partie de ce service comme n'importe qui.

**M. Skoreyko:** Vous ne savez pas à l'heure actuelle combien de clients vous déposez à l'aéroport avec l'obligation de revenir à vide?

**M. Buoy:** Non, je l'ignore à présent.

**M. Skoreyko:** Ce renseignement figurera-t-il dans le mémoire que vous avez l'intention de soumettre à Ottawa?

**M. Buoy:** Nous pourrions certainement vous le donner.

**M. Skoreyko:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Horner.

**M. Horner:** Quelques questions très brèves. Monsieur Buoy, je voudrais essayer d'éclaircir votre situation. Je crois comprendre qu'à un moment donné, votre compagnie avait cer- tains priviléges à l'aéroport, n'est-ce pas?

**M. Buoy:** Non, monsieur.

**M. Horner:** Croyez-vous que le gouverne- ment fédéral devrait avoir un contrat commun entre les autobus et les limousines et un autre pour les taxis?

## [Text]

**Mr. Buoy:** I do not really think they should split it, because they tried this and it did not seem to work, but I think there is room there for whatever limitations could be put on for it for other companies. We have a lot of customers using a charge account for our company, but when they get off a plane they cannot get us.

**Mr. Horner:** Do you want a direct line phone at the airport?

**Mr. Buoy:** There is no way for us to park there. Whether a direct line phone would be necessary or not I do not know, but if it was necessary, certainly.

**Mr. Horner:** There is the other alternative and I ask you this question: are you really asking the Committee for pick-up services? If you take a passenger out to the airport, are you saying that because of the extended distance of 22 miles instead of having to dead-head back you should be in a position to pick up?

**Mr. Buoy:** Right.

**Mr. Horner:** Having first taken the passenger out there.

**Mr. Buoy:** Right.

**Mr. Horner:** What you are really asking for is a pick-up privilege, having delivered in passenger.

**Mr. Buoy:** Yes. No matter how good the service provided by the competition, there have been times when we are the only car there and nobody else is around because they have taken off on trips. Yet we have to move on even if there are passengers in that airport. We still cannot be anywhere near that door.

**Mr. Horner:** The RCMP or the Commissioners have asked you to move on and not pick up?

**Mr. Buoy:** Right.

**Mr. Forrestall:** Have you ever been harassed by them?

**Mr. Buoy:** No, not really.

**Mr. Horner:** You base your argument, I would imagine, on the distance the airport is from the city.

**Mr. Buoy:** After our travelling 25 miles out there, if there are people available, and need service back into the city I think we should be entitled to bring them back.

## [Interpretation]

**M. Buoy:** Je ne pense pas que ce soit souhaitable. On a déjà tenté l'expérience et cela s'est soldé par un échec. Un grand nombre de nos clients ont un compte avec notre compagnie. Or, lorsqu'ils atterrissent à l'aéroport, ils ne peuvent pas s'adresser à nous.

**M. Horner:** Voulez-vous qu'une ligne directe de téléphone vous soit installée à l'aéroport?

**M. Buoy:** Nous ne pouvons absolument pas y stationner. Est-ce qu'une ligne directe serait nécessaire ou non, je l'ignore, mais si c'était nécessaire, oui, certainement.

**M. Horner:** Il y a aussi l'autre possibilité et je vous pose la question: est-ce que vous demandez vraiment au Comité de vous accorder le privilège de prendre des clients? Étant donné que vous conduisez des clients à l'aéroport et que vous êtes obligés de revenir à vide alors que la ville est à 22 milles, demandez-vous l'autorisation de prendre des clients à l'aéroport?

**M. Buoy:** Oui.

**M. Horner:** A condition d'y avoir transporté quelqu'un?

**M. Buoy:** Oui.

**M. Horner:** Ce que vous demandez, c'est l'autorisation de prendre des passagers à l'aéroport après y avoir conduit quelqu'un.

**M. Buoy:** Oui. Indépendamment de la qualité du service qu'ils assurent, il s'est trouvé que nous soyons les seuls sur place, mais nous devons quitter les lieux même s'il y a des voyageurs qui veulent un taxi et nous n'avons pas le droit de stationner devant la porte.

**M. Horner:** Est-ce que la police ou les commissaires vous ont priés de partir et de ne prendre aucun passager?

**M. Buoy:** Exactement.

**M. Forrestall:** Vous ont-ils envoyés?

**M. Buoy:** Non, pas vraiment.

**M. Horner:** En fait, votre argument c'est la distance de l'aéroport à la ville?

**M. Buoy:** Après avoir fait 25 milles pour s'y rendre et s'il y a des gens qui ont besoin d'un taxi pour aller en ville, nous devrions avoir le droit de les ramener.

[Texte]

**Mr. Horner:** Fine; this is what I thought our position was and I just wanted to clarify in my own mind. Thank you.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Very briefly, Mr. Chairman, are all your cabs driver owned or are they so company owned?

**Mr. Buoy:** No, we operate on the same principle as our competitors. Some are company owned and some are driver owned.

**Mr. Skoberg:** Do you believe you could handle the business and have enough cars out there if there were a common despatcher, a common stand? How would you judge your business in order to know what you should live out there?

**Mr. Buoy:** I do not think I can answer that at the moment. I have to know the number of people on various flights for disembarkation. They have that information. I believe they get and can judge accordingly.

**Mr. Skoberg:** Are you in favour of a common stand?

**Mr. Buoy:** Yes, I am.

**Mr. Skoberg:** Did you have an opportunity bid on the franchise at the international airport?

**Mr. Buoy:** I did pick up the specifications from the Department of Transport.

**Mr. Skoberg:** And you did not bid?

**Mr. Buoy:** I looked at them and I did not bid.

**Mr. Skoberg:** I think those are all the questions I have.

**Mr. Portelance:** Mr. Chairman, a last question. When you go to the airport you are travelling 25 miles but are you not paid accordingly.

**Mr. Buoy:** We are paid for the 25 miles going out, yes.

**Mr. Portelance:** And your rate would be equal to your opposition?

**Mr. Buoy:** It is exactly the same rate.

**Mr. Portelance:** When these rates are established, would that include there and back?

**Mr. Buoy:** No, it includes the paid miles with passengers.

**Mr. Portelance:** Do you go on a meter?

[Interprétation]

**M. Horner:** C'est bien ce que je pensais, mais je voulais que nous le précisions.

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, je voudrais savoir si tous les taxis appartiennent à leurs chauffeurs ou à la compagnie?

**M. Buoy:** C'est la même chose que pour nos concurrents; certains appartiennent aux chauffeurs, d'autres à la compagnie.

**M. Skoberg:** Croyez-vous que vous pourriez faire face à la situation et auriez suffisamment de voitures s'il y avait une station de taxis commune? Comment pourriez-vous évaluer l'intensité de vos courses et le nombre de voitures qu'il vous faudrait là-bas?

**M. Buoy:** Je ne peux pas y répondre pour l'instant. Il faudrait savoir le nombre des vols et des voyageurs qui arrivent. Ces renseignements sont donnés sur place et permettent de juger en conséquence.

**M. Skoberg:** Êtes-vous en faveur d'une station de taxis commune?

**M. Buoy:** Oui monsieur.

**M. Skoberg:** Avez-vous eu l'occasion de présenter une soumission pour l'aéroport international?

**M. Buoy:** Je me suis procuré les renseignements voulus auprès du ministère des Transports.

**M. Skoberg:** Vous n'avez pas soumissionné?

**M. Buoy:** Non.

**M. Skoberg:** C'est tout, monsieur. Merci.

**M. Portelance:** Une dernière question, s'il vous plaît. Quand vous vous rendez à l'aéroport, vous parcourez 25 milles, mais est-ce que vous n'êtes pas payés en conséquence?

**M. Buoy:** Oui, pour y aller.

**M. Portelance:** Et le tarif est le même que celui de la concurrence?

**M. Buoy:** Oui, exactement le même.

**M. Portelance:** Est-ce que le tarif ne comprend pas l'aller et le retour?

**M. Buoy:** Non, il ne comprend que les milles parcourus avec le client.

**M. Portelance:** Avez-vous un taximètre?

[Text]

Mr. Buoy: Yes.

Mr. Portelance: It is always meter to the airport?

Mr. Buoy: Right.

Mr. Portelance: Thank you.

The Chairman: We want to thank you, Mr. Buoy. Gentlemen, this completes our hearings in Edmonton and I think the buss will be waiting outside for us to visit some plant this afternoon. We will visit the Yellow Cab from here and then go back to the airport.

[Interpretation]

M. Buoy: Oui.

M. Portelance: C'est toujours le taximètre qui marche pour l'aéroport?

M. Buoy: Oui.

M. Portelance: Je vous remercie.

Le président: Nous vous remercions monsieur Buoy. Messieurs, cela met fin à l'audience d'Edmonton et je crois que l'autobus nous attendra cet après-midi pour aller visiter une usine. Nous rendrons visite à la Yellow Cab et regagnerons l'aéroport.

## APPENDIX "V"

AIRPORT DEPARTMENT OFFICE OF THE INDUSTRIAL AIRPORT EDMONTON  
 ALBERTA  
 The City of Edmonton

INFORMATION REQUESTED BY THE HOUSE OF COMMONS STANDING COMMITTEE  
 ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

## STATISTICS FOR EDMONTON AIRPORTS

Industrial—City of Edmonton  
 International—Department of Transport

## ENPLANED AND DEPLANED PASSENGERS ON SCHEDULED AIR CARRIERS

	1969	1968	1967	1966	1965
Industrial.....	294,300	246,700	224,800	190,100	138,200
International.....	Not Available	522,200	472,200	392,800	356,500
TOTAL MOVEMENTS					
	1969	1968	1967	1966	1965
Industrial.....	202,027	202,178	184,250	190,272	166,831
International.....	50,991	40,336	37,265	29,272	26,280
SCHEDULED (AIR CARRIER) MOVEMENTS OF TOTAL MOVEMENTS					
	1969	1968	1967	1966	1965
Industrial.....	9,183	8,123	7,021	5,620	5,080
International.....	14,471	14,474	13,533	11,645	10,993

## APPENDICE «V»

SERVICE DE L'AÉROPORT  
 AÉROPORT INDUSTRIEL  
 EDMONTON  
 ALBERTA  
 La Ville d'Edmonton

RENSEIGNEMENTS DEMANDÉS PAR LE COMITÉ PERMANENT  
 DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS  
 DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

## STATISTIQUES CONCERNANT LES AÉROPORTS D'EDMONTON

Industriels—cité d'Edmonton  
 Internationaux—ministère du Transport

PASSAGERS QUI MONTENT ET DESCENDENT DES AVIONS  
 SUR LES TRANSPORTEURS AÉRIENS À HORAIRE

	1969	1968	1967	1966	1965
industriels.....	294,300	246,700	224,800	190,100	138,200
internationaux.....	inconnu	522,200	472,200	392,800	356,500
DÉPLACEMENTS TOTAUX					
	1969	1968	1967	1966	1965
industriels.....	202,027	202,178	184,250	190,272	166,831
internationaux.....	50,991	40,336	37,265	29,272	26,280
DÉPLACEMENTS (TRANSPORTEURS AÉRIENS) À HORAIRE COMPARATIVEMENT AUX DÉPLACEMENTS TOTAUX					
	1969	1968	1967	1966	1965
industriels.....	9,183	8,123	7,021	5,620	5,080
internationaux.....	14,471	14,474	13,533	11,645	10,993

**APPENDIX "W"**

**THE CITY OF EDMONTON  
OFFICE OF THE MAYOR  
IVOR DENT**

The Standing Committee on Transport and Communications,  
House of Commons,  
Ottawa, Ontario.  
Gentlemen:

The City of Edmonton is pleased to submit for your consideration this brief on ground transportation to Edmonton International Airport and to Edmonton Industrial Airport.

The City of Edmonton is prepared to make a personal presentation to supplement this brief or for the purpose of examination by your Committee.

Sincerely yours,  
Ivor G. Dent  
Mayor

**BRIEF ON GROUND TRANSPORTATION  
AT AIRPORTS IN CANADA**

To the Standing Committee on Transport and Communications  
House of Commons,  
Ottawa

Presented by  
**THE CITY OF EDMONTON**  
April 10th, 1970

*Synopsis:*

The present situation with respect to Ground Transportation to The Edmonton International Airport and to the Edmonton Industrial Airport is outlined.

A general discussion of the growth of air travel as a basic mode of intercity and international transportation indicates a great need for developing better and more efficient Ground Transportation linkages between airports and city centres, integrating with the overall transportation facilities of the region, if the successes of the aviation industry and its role in the nation's transportation are not to be jeopardized by inadequate surface connections to the communities served. Rapid, reliably scheduled Ground Transportation links would appear to be eventually required and are being developed or studied for several major airports.

**APPENDICE «W»**

**VILLE D'EDMONTON  
CABINET DU MAIRE  
IVOR DENT**

Le Comité permanent des transports et des communications  
Chambre des communes  
Ottawa (Ont.)  
Messieurs,

La Ville d'Edmonton a le plaisir de vous présenter le mémoire ci-joint, portant sur le transport terrestre en direction de l'aéroport international d'Edmonton et de l'aéroport industriel d'Edmonton.

La Ville d'Edmonton est disposée à déléguer un représentant, qui commentera le mémoire devant le Comité, afin de lui en faciliter l'étude.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le Maire  
(signé) Ivor G. Dent

**MÉMOIRE SUR LE TRANSPORT  
TERRESTRE AUX AÉROPORTS  
CANADIENS**

présenté au  
Comité permanent des transports et des communications  
Chambre des communes,  
Ottawa  
par la  
**VILLE D'EDMONTON,**  
Le 10 avril 1970

*Synopsis*

Le présent document est un exposé de la situation actuelle en ce qui concerne le transport terrestre en direction de l'aéroport international d'Edmonton et de l'aéroport industriel d'Edmonton.

Une étude générale de l'utilisation croissante de l'avion pour le transport interurbain et international indique la nécessité pressante d'aménager, entre les aéroports et les centres urbains, des voies de transport terrestre plus nombreuses et plus efficaces, s'intégrant dans l'ensemble des moyens de transport de la région, si l'on ne veut pas compromettre faute de liaisons de surface suffisantes avec les collectivités, les progrès de l'industrie de l'aviation et réduire le rôle que celle-ci joue dans le domaine des transports nationaux. L'aménagement de voies de transport terrestre rapides, suivant un calendrier sûr, semble être une mesure qui s'impose; on est du reste en train d'en concevoir ou d'en étudier la possibilité dans le cas de plusieurs grands aéroports.

There is an unique opportunity to study and develop improved Ground Transportation sub-systems between Edmonton and the Edmonton International Airport at this stage of this region's and the aviation industry's development, and to establish more effective utilization of the Edmonton International Airport. Such a study and program is recommended as a joint responsibility of the City, the transportation agencies involved and the Federal Government's Department of Transport.

#### *A. The Present Situation in the Edmonton Area:*

The Edmonton metropolitan area is served by two major commercial airport facilities—the Edmonton International Airport and the Edmonton Industrial Airport.

The Edmonton Industrial Airport, operated by the City of Edmonton is three miles from the City centre (and near the geographic centre of the City). Taxicab fare is \$1.80 for this trip. No exclusive rights are given for the provision of taxicab or limousine service, nor is any charge made by the City Airport to any taxi providing such service. Automobile rental companies are accommodated to the extent of the space available in the Terminal Building, providing a choice of 10 different companies who supply these services. These firms are charged on the basis of a variable percentage of their gross, or at a fixed monthly minimum rate (whichever is greater) by the Airport. No public transportation connection serves this Airport. Public and employee parking lots, and access roads, are barely adequate to meet current needs. The increasing usage of this Airport being experienced is expected to render these facilities quite inadequate within two years.

The Edmonton International Airport, operated by the federal government Department of Transport is twenty-two miles from the City Centre (south of the City). Taxicab fare is \$8.00, while limousine fare is \$1.75 for this trip. An exclusive franchise has been awarded to one company to provide taxicab and limousine service (to ensure service at this remote location and in line with federal Airport practice elsewhere in Canada). The number of automobile rental firms is limited to four, which are able to meet federal Department of Transport requirements for blanket coverage of federal Airports. No public transportation connections exist to this

Au stade actuel de développement de cette région et de l'industrie de l'aviation, il se présente une occasion exceptionnelle d'étudier et de mettre sur pied de meilleurs réseaux secondaires de transport terrestre entre Edmonton et l'aéroport international de cette ville, et d'assurer une utilisation plus efficace de l'aéroport international d'Edmonton. Cette étude et ce programme, nous recommandons qu'ils soient réalisés en commun par la Ville, les organismes de transport et le ministère fédéral des Transports.

#### *A. La situation actuelle dans la région d'Edmonton*

La région métropolitaine d'Edmonton est desservie par deux services principaux d'aéroports commerciaux: l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport industriel d'Edmonton.

Exploité par la Ville d'Edmonton, l'aéroport industriel d'Edmonton se trouve à trois milles du centre de la Ville (et à proximité du centre géographique de cette dernière). Il en coûte \$1.80 pour faire ce voyage en taxi. Aucun droit exclusif n'a été accordé pour la fourniture d'un service de taxis ou de limousines; de son côté, l'aéroport de la Ville n'impose aucune taxe aux entreprises de taxis qui assurent ce service. Les sociétés de location de voitures sont admises pour autant qu'il reste de l'espace libre dans l'édifice de l'aérogare, de sorte que l'on trouve sur place 10 sociétés distinctes qui offrent des services de ce genre. Ces entreprises sont taxées par l'aéroport suivant le pourcentage, du reste variable, de leur revenu brut, ou à raison d'un taux minimum mensuel fixe (selon la plus importante des deux possibilités). Cet aéroport n'est desservi par aucun système de transport public. Les terrains de stationnement, tant publics que particuliers, de même que les routes d'accès, suffisent à peine aux besoins courants. On prévoit que, d'ici deux ans, ces services deviendront tout à fait insuffisants, en raison de l'utilisation croissante de cet aéroport.

L'aéroport international d'Edmonton, qu'exerce le ministère fédéral des Transports, se trouve à vingt-deux milles du centre de la Ville (au sud de cette dernière). Le trajet en taxi coûte \$8, tandis que le billet de limousine, pour ce voyage, est de \$1.75. Une concession exclusive a été accordée à une société, qui assure le service de taxis et de limousines (afin qu'on puisse compter sur un tel service dans ce secteur reculé, tout en respectant la pratique établie par le gouvernement fédéral dans les autres aéroports du Canada). On a limité à quatre le nombre de sociétés de location de voitures, ce qui est suffisant pour répondre aux exigences du ministère fédéral

Airport. Public and Employee parking lots and access roads are already proving difficult at certain peak periods. Although the proximity of the major highway (no. 2) provides a good road linkage north and south in the Edmonton region, the airport access road —highway connection for vehicles leaving the airport is poor and must become of increasing concern as both the highway's traffic and the airport's access traffic increases. Delays and hazards will increase due to traffic congestion at peak periods on the highway, as well as within the City road system where the majority of the Airport's travellers will be involved.

des Transports en ce qui touche le service global à fournir aux aéroports fédéraux. Il n'existe aucun système public de transport qui relie la Ville et ces aéroports. Déjà les terrains de stationnement, tant publics que particuliers, et les voies d'accès causent des difficultés aux heures de pointe. Certes, la proximité de la route principale (n° 2) permet une bonne communication routière entre le nord et le sud, dans la région d'Edmonton; néanmoins, il n'y a qu'un piètre raccordement entre la voie d'accès à l'aéroport et la route pour les véhicules en provenance de l'aéroport; la chose suscite même une inquiétude grandissante, vu l'augmentation tant de la circulation routière que du flot de voitures se rendant à l'aéroport. Les retards et les dangers ne peuvent qu'augmenter, du fait de la congestion de la circulation routière, aux heures de pointe, tout comme dans les limites de la Ville, où la plupart des voyageurs passant par l'aéroport seront touchés.

#### *B. On General Aspects of Ground Transportation To and From Airports:*

Aviation is the most rapidly growing mode of intercity travel in North America, and is already the dominant means of international travel. Inherently, the major airports must locate and develop at a distance from the population communities, yet these airports cannot function as isolated travel way-stations. If the travelling public and their needs are to be served with the speed and convenience that have become the hallmark of the jet age, then airports must be planned and organized as an integral portion of the nation's overall transportation facilities. The airport thus becomes a smooth-working interface between the surface and the airborne systems for the flow of persons and goods. Without such coordination the airport remains as just another bottleneck for a society already suffering from a multitude of frustration. Indeed, one of this nation's basic needs is and has been the need for swift and efficient means of transportation. Aviation has been remarkably successful in response, yet its abilities to move people and products so swiftly, safely and efficiently by air is becoming challenged by inefficiencies in the ground transportation part of the system. It has been as a result of aviation's successes, not its failures, that the problems have arisen. The problem becomes one of sustaining the successes through balancing the components of the transport system.

#### *B. Aspects généraux du transport terrestre en provenance et en direction des aéroports*

L'aviation est le mode de transport interurbain le plus progressif qui soit en Amérique du Nord, où elle constitue déjà le moyen de transport international le plus utilisé. De par leur nature, les grands aéroports doivent s'établir et se développer à distance des centres peuplés; pourtant, ces aéroports ne peuvent fonctionner comme des points d'escale isolés. Pour servir le public voyageur et répondre à ses besoins avec la rapidité et la facilité qui sont devenues la marque distinctive de l'ère des fusées, il importe de planifier et d'organiser les aéroports de manière à les intégrer dans les installations globales de transport du pays. Ainsi, l'aéroport constituera un canal commode pour le déplacement des personnes et des marchandises entre la surface et les aéronefs. Faute de cette coordination, l'aéroport ne sera guère autre chose qu'un goulot d'étranglement de plus dans une société qui souffre déjà de nombreuses frustrations. A la vérité, la nécessité de moyens de transport rapides et efficaces est l'un des besoins les plus pressants du pays. L'aviation a apporté une réponse d'un intérêt remarquable; pourtant, les possibilités de déplacements rapide, efficace et sûr qu'elle offre, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, sont de plus en plus compromises par l'insuffisance des réseaux de transport terrestre. Ce sont les progrès réalisés par l'aviation, et non pas ses échecs, qui ont engendré ces difficultés. Il s'agit nettement de maintenir ces progrès en équilibrant les éléments du réseau de transport.

L'économie de temps a été l'un des premiers objectifs du transport aérien; or, cet objectif

Saving time has been one of the primary purposes of air transportation, yet this pur-

pose is badly served when the air traveller is required to spend more time getting to and from the airports involved than it takes to fly between those way-stations. With today's schedules a flight between Edmonton and Vancouver requires 2 hours of ground travel to and from the airports at each terminal, but only 1 hour and 25 minutes for the aircraft portion of the trip. Non-stop trips between Edmonton and Winnipeg require only 1 hour and 40 minutes in flight, but 1 hour and 50 minutes in ground travel to and from the centres of these cities.

Time, distance and cost are recognized parameters in measuring access to airports and the acceptability of a system to those persons who wish to fly. While a journey time to the airport in the order of an hour may be acceptable to the intercontinental passenger, the same time becomes less than acceptable or even downright frustrating to the domestic traveller whose flight time itself may be less than an hour, or only a little more.

The traffic congestion experienced on airport access roads (and which affect the grounded passenger whether he be using a private automobile, taxicab, limousine or bus) is associated not only with the North American preference to have one's own wheels under him, but also with the increasing inaccessibilities of many of the destination termini. Thus, the highways leading to airports become increasingly congested, as do the interior airport roads and parking lots. The numbers of parking spaces at most airports seem insufficient to meet their growing needs—both for their patrons and their employees. At San Francisco Airport on a Friday in August of 1969 when a 24 hour survey was carried out, 2 1/2 times as many vehicles as passengers arriving and departing were noted.

A Classic case of overloaded traffic facilities occurred at the Los Angeles Airport in the Spring of 1967, when all available parking lots were occupied. The traffic jam that developed paralyzed road traffic in a broad area around the Airport for almost 24 hours.

There can be no doubt that though an Airport of itself may represent the ultimate in design and execution to serve its function, passengers will not by choice use it if its ground access is unsatisfactory. Repetition of

est partiellement raté si le voyageur doit mettre plus de temps pour se rendre à l'aéroport et en revenir qu'il n'en passe à voler entre deux points d'escale. Étant donné les horaires d'aujourd'hui, un vol allant d'Edmonton à Vancouver exige 2 heures de déplacement au sol pour se rendre à l'aéroport et en revenir, à chacune des deux extrémités, alors qu'il faut seulement 1 heure et 25 minutes pour le vol proprement dit. Les vols directs entre Edmonton et Winnipeg ne demandent qu'une heure et 40 minutes; toutefois, on met 1 heure et 50 minutes pour se rendre dans le centre de ces villes ou en sortir.

Le temps, la distance et le coût sont des paramètres reconnus lorsqu'il s'agit de mesurer la facilité d'accès aux aéroports et l'acceptabilité d'un réseau de transport pour les personnes qui veulent voyager en avion. Si un trajet d'environ une heure pour se rendre à l'aéroport est acceptable pour les voyageurs intercontinentaux, il l'est certes moins ou il est carrément frustrant pour les voyageurs du pays, dont le vol dure parfois moins d'une heure ou à peine plus d'une heure.

La congestion routière qu'on constate sur les voies d'accès à l'aéroport (et qui indique les voyageurs circulant au sol, qu'ils soient en voiture particulière, en taxi, en limousine ou en autobus) tient non seulement au fait que les habitants de l'Amérique du Nord préfèrent se déplacer en voiture par leurs propres moyens, mais aussi à l'inaccessibilité croissante de bon nombre de points de destination. Ainsi, les routes conduisant aux aéroports sont de plus en plus congestionnées, tout comme les voies et les terrains de stationnement aménagés dans les aéroports mêmes. Le nombre des places de stationnement, dans la plupart des aéroports, semble insuffisant pour répondre à leurs besoins croissants, qu'il s'agisse des voyageurs ou des employés. A l'aéroport de San Francisco, par un vendredi d'août 1969, date où l'on a mené une enquête de 24 heures, le nombre des véhicules était supérieur de deux fois et demie à celui des voyageurs arrivant à l'aéroport ou en repartant.

On a relevé un cas classique de surcharge des voies de circulation à l'aéroport de Los Angeles, au printemps de 1967, lorsque tous les terrains de stationnement étaient remplis. Il s'en est suivi un embarras de circulation qui a paralysé le mouvement des voitures dans un vaste secteur de la périphérie de l'aéroport pendant près de 24 heures.

Même en supposant qu'un aéroport représente en lui-même le dernier cri en fait de conception et de réalisation, les voyageurs ne chercheront pas à s'y rendre s'ils ne disposent de voies d'accès satisfaisantes. La multiplica-

such a situation as has been experienced in Los Angeles will render an unsatisfactory situation unacceptable. This becomes of vital importance to Airports that may otherwise be ideally situated with respect to the communities served from the aspects of noise and other jet age-community conflicts, particularly as the era of mass air transportation arrives with its larger, speedier craft. Adequate surface transportation connections are a vital component of the total transportation systems.

President Nixon has stated "A plane travels from airport to airport, but the persons travel from door to door. Transportation to and from the airport is as much a part of the traveller's journey as the time he spends in the air. It must not be viewed as a separate subject." Several major United States cities are studying or are presently discussing with the U.S. Department of Transport's Urban Mass Transportation Administration new approaches to the rapidly growing problems of satisfactory airport access.

#### *C. Future Airport Development and Airport Access:*

It would appear from the experiences elsewhere that ultimately for major airports a rail rapid transit connection of one form or another will be necessary, probably in conjunction with remote terminal facilities located in the City centre or in sub-centres within the metropolitan area. Passengers could then be more expeditiously checked in and delivered to the airport at flight time, reducing terminal expansion needs and costs at such major airports. Currently, such systems are operating in London, England, in Cleveland, Ohio, and in Brussels, Belgium.

It would be short-sighted planning to expend funds on continual additions and improvements to road access and parking lot facilities if, in the longer term these costly installations will prove inadequate and a rapid transit facility will have to be developed. Provision of a city centre-airport rapid transit link joining into the balance of the community may well preclude the need for the major upgrading of such urban and rural highway, airport access road and airport parking facilities. The speeds and volumes of transport which can be conveyed by conven-

tion des situations comme celle déjà constatée à Los Angeles rendra inacceptable une situation déjà insatisfaisante. L'importance des voies d'accès n'est que plus manifeste lorsqu'il s'agit d'aéroports aménagés dans des endroits idéals par rapport aux localités qu'ils desservent, du point de vue du bruit et des autres inconvénients occasionnés par l'avènement des avions à réaction, notamment à mesure que l'époque des transports aériens de masse produit des appareils plus gros et plus rapides. Les raccordements de transport en surface constituent un élément capital de l'ensemble des réseaux de transport.

Le président Nixon a déclaré: «Un avion va d'un aéroport à l'autre, mais les voyageurs vont d'une porte à l'autre. Les transports en direction et en provenance de l'aéroport représentent une partie aussi importante du trajet du voyageur que celle qu'il passe en l'air. C'est à tort qu'on considère le déplacement terrestre comme un sujet distinct». Plusieurs grandes villes américaines étudient actuellement, avec l'Administration des transports urbains de masse du Département des Transports des États-Unis, de nouvelles manières de résoudre les problèmes toujours plus lourds que cause l'absence de voies convenables conduisant aux aéroports.

#### *C. Expansion future et accessibilité des aéroports*

D'après l'expérience faite ailleurs, c'est un service rapide de liaison par rail d'une forme ou d'une autre qu'il faudrait, en dernière analyse, probablement selon un mode d'association avec les services éloignés de têtes de ligne situés dans le centre des villes ou dans les centres secondaires répartis dans les limites de la région métropolitaine. L'inscription et le transport des voyageurs à destination de l'aéroport pourraient alors se faire plus rapidement, à l'heure du départ, de sorte qu'il serait moins impérieux et moins coûteux d'agrandir les installations de tête de ligne dans ces grands aéroports. C'est en tout cas le système qui fonctionne actuellement à Londres (Angleterre), à Cleveland (Ohio) et à Bruxelles (Belgique).

Peu clairvoyante serait l'administration qui consacrerait des fonds à des rajouts et à des améliorations continuelles, tant pour les voies d'accès que pour les terrains de stationnement, si ces installations coûteuses se révélaient insuffisantes, à la longue, au point qu'il faille ensuite aménager un service de transport rapide. En établissant entre le centre des villes et les aéroports un réseau de transport rapide qui s'intégrerait dans le reste de la communauté, il serait fort possible d'éliminer la nécessité de moderniser les routes urbaines et rurales, les voies d'accès menant aux aéro-

tional rail in comparison to roads is very great. The results of investigations by Prof. Voigt of Hamburg showed that for a specific urban traffic route, a double-track suburban rail line carries as many people as can be conveyed in private automobiles on 37 roads paralleling each other.

Use of such rail facilities avoids the vagaries of schedules which must depend upon variable road-traffic conditions. Passengers driving to the airport by road must make an increasing allowance for travelling time because of possible or probable road congestion, and also because of difficulties in finding parking space when using their own vehicle—parking lots unfortunately cannot be provided easily in large numbers within acceptable distance of arrival and departure buildings and create their own problems of accessibility within some of the larger airports. Parking fees and their tendencies to rise will exert some influence upon the travelling public and their choice of means to reach the airport.

Passengers who may be delayed or stranded at the airport because of fogs or bad weather can only be conveyed slowly over the road system, or even at times not at all. Nor do many passengers stranded at the airport between flight connections or through longer delays "chance" a trip to the nearby city, hereby congesting the airport terminal buildings. Relief to such terminal facilities may well be experienced through the existence of a reliably scheduled airport to city centre ground transportation link.

There would seem to be additional good reason for a rail link to major airports because of the introduction of large containers in the air cargo business. Combined air-rail transport of containers may bring an expansion of the functions served by such major airports. It will permit location of cargo warehouse facilities in urban locations with containers only delivered to airport cargo facilities, thus reducing road access problems and minimizing airport problems rising from the location of cargo warehousing in the airport terminal areas.

ports et les terrains de stationnement aménagés à ces endroits. Le transport par rail ordinaire est bien supérieur, tant pour la vitesse réalisée que pour les quantités déplacées, au transport routier. Comme l'ont montré les recherches du professeur Voigt, de Hambourg, si l'on prend un tracé urbain précis, une voie ferroviaire double de banlieue transporte autant de personnes que peuvent le faire les voitures particulières roulant sur 37 routes parallèles.

L'utilisation de ces services ferroviaires supprime les incertitudes d'horaires qui sont à la merci de l'état variable des routes et de la circulation. Les voyageurs qui se rendent en voiture à l'aéroport doivent partir de plus en plus tôt, non seulement en raison des possibilités ou des probabilités d'embarras de circulation, mais aussi à cause de la difficulté de garer leur voiture; il n'est pas facile, malheureusement, de multiplier les terrains de stationnement à des distances raisonnables des bâtiments d'arrivée et de départ, de sorte qu'il se pose aussi des problèmes d'accessibilité dans les limites mêmes de certains grands aéroports. Les droits de stationnement, qui ont du reste tendance à monter, finiront par agacer bon nombre de voyageurs, qui modifieront éventuellement leur choix quant au moyen de transport à prendre pour se rendre à l'aéroport.

Les voyageurs qui sont retardés ou immobilisés à l'aéroport à cause des brouillards ou des intempéries, ne peuvent être déplacés que lentement par la route, chose qui est parfois complètement impossible. Rares aussi sont les voyageurs immobilisés à l'aéroport en attendant leur correspondance aérienne ou retenus pendant plus longtemps, qui risquent une visite à la ville la plus proche, de sorte que les bâtiments de l'aérogare se trouvent encombrés. On pourrait remédier à cette situation par l'introduction d'un moyen de transport terrestre qui relierait, selon un horaire sûr, l'aéroport et le centre-ville.

Une autre bonne raison semble militer en faveur de l'établissement d'une liaison ferroviaire avec les grands aéroports: c'est l'utilisation de containers de grandes dimensions pour le transport aérien des marchandises. Un réseau combiné air-rail servant au transport des containers permettra éventuellement aux grands aéroports de jouer un rôle plus utile. On pourra ainsi situer les installations d'en-trepôsage des marchandises dans des zones urbaines, seuls les containers étant délivrés aux entrepôts de l'aérogare; les problèmes d'accessibilité routière se trouveraient réduits d'autant et l'on minimiserait aussi les difficultés que pose pour les aéroports la présence des entrepôts de marchandises dans les limites des zones d'aérogare.

*D. Future Development in the Edmonton Airports to City Centre Situation:*

Specifically, experience in the Edmonton situation has demonstrated the attraction and preferences by air traffic to use the Edmonton Industrial Airport, primarily for its convenient accessibility to the community relative to the Edmonton International Airport. Time and convenience savings for local traffic appear to outweigh the extra costs and difficulties in establishing those interline freight and passenger transfers which require surface transfer between the two airports. Thus a considerable volume of scheduled air traffic continues to utilize the Industrial Airport and not the newer, larger facilities of the International Airport.

It would seem most logical to study ways and means to complete the surface transportation linkage from the Edmonton International Airport to the City centre, to make this quicker, more convenient, more efficient and effective, and to determine the influences such a link may have on the future of the Edmonton International and Industrial Airports.

In a similar context the provision of a High-Speed Ground Transportation facility between Edmonton and Calgary with possible extension north and south through this corridor should also be studied at this stage in Alberta's urban development, and as a possible eventual alternative to the "air-bus" link which requires the facilities of expanding airport terminals at each of these cities.

The City of Edmonton has investigated the practicabilities of such a link between the City centre and the International Airport. A right-of-way exists, partly along the Canadian Pacific Railway's Edmonton-Calgary line, and could be used either as a basis for more detailed studies or for a test or trial development project. The University of Alberta has stated its interest in such a study to the Canadian Transport Commission—specifically with respect to the Edmonton—Calgary corridor.

The question arises, of course, as to who is responsible for the matters pertaining to airport access. It must certainly be a joint responsibility if, as was outlined in the "General" section of this brief, air transportation is to be properly integrated into the overall transportation system.

It is partly a responsibility of the cities, because good air transportation service is an

*D. Amélioration future de la situation en ce qui concerne les communications entre les aéroports d'Edmonton et le centre-ville.*

L'expérience a démontré, dans le cas d'Edmonton, que l'aéroport industriel a la préférence des expéditeurs de marchandises, surtout parce qu'il est plus facile d'accès pour la communauté, par rapport à l'aéroport international. L'économie de temps et d'installations réalisée pour le transport local semble compenser le supplément de frais et de difficultés qu'entraîne l'établissement des services assurant la correspondance, par voie de surface, des marchandises et des voyageurs entre les deux aéroports. Ainsi, une quantité considérable de vols à heure fixe continue d'utiliser l'aéroport industriel, au lieu de tirer parti des installations plus modernes et plus vastes de l'aéroport international.

Il semble tout à fait logique d'étudier les moyens à prendre pour relier par voie de surface l'aéroport international d'Edmonton et le centre-ville, de manière à rendre la communication plus rapide, plus facile, plus efficace et à déterminer les effets qu'un tel lien peut avoir sur l'avenir des aéroports international et industriel.

Dans le même ordre d'idées, il conviendrait d'étudier, à ce stade d'urbanisation de l'Alberta, la possibilité d'aménager, entre Edmonton et Calgary, un service rapide de transport terrestre qui s'étendrait éventuellement, au nord et au sud, par ce corridor; peut-être serait-ce là une solution de recharge pour la liaison «air-autobus», qui utilise les installations sans cesse croissantes des aérogares de ces deux villes.

La ville d'Edmonton a examiné la réalisabilité d'un lien de ce genre, qui rattacherait le centre-ville à l'aéroport international. Il existe un droit de passage, situé en partie le long de la voie du Pacifique-Canadien reliant Edmonton et Calgary, qui pourrait servir, soit comme base d'études plus approfondies soit pour l'exécution d'un projet ou d'un essai d'aménagement. L'Université de l'Alberta a fait part à la Commission canadienne des transports de l'intérêt qu'elle porte à une étude de ce genre, en particulier en ce qui touche le corridor Edmonton-Calgary.

Il reste évidemment à savoir qui doit s'occuper des questions d'accès aux aéroports. Certes, il y a là une responsabilité mixte si, comme nous l'avons montré dans le présent mémoire, au chapitre des généralités, l'on veut intégrer convenablement les transports aériens dans le réseau global des communications.

La chose relève en partie des villes, car un bon service de transport aérien constitue un

important part of a city's future and is becoming increasingly important to meet the needs for the long-distance travel requirements of its citizens and commerce.

It is partly the responsibility of transportation authorities, because the efficient movement of all people and goods is their business.

It is partly the responsibility of the Federal Government and the Airport administration because they must be concerned over the most effective utilization and convenience of these important airport facilities and installations.

#### E. Conclusion and Recommendation:

Edmonton, a growing and progressive city has recognized the needs to integrate its urban transportation network and has already taken action to accomplish this, under a Department of Engineering and Transportation. It includes former individual departments of Airport, Public Transit, Roadways and Traffic. This Department will continue to work closely with the Provincial Department of Highways and Transportation, and with the multiple disciplines at the University of Alberta engaged in the several fields of transportation.

Functional studies are nearing completion of a new urban highway from the City centre to the Southeast segment of the City, and its connections across the southern portion of Edmonton. This corridor will connect to the Edmonton-Calgary highway, passing near the Edmonton International Airport. Rail rapid transit, agreed to in principle by the Edmonton City Council in 1968, is being reviewed for inclusion in this Southeast Corridor in studies now underway on the planned rapid transit facilities.

*At this time a study of the extension of this urban system to maximize the utility of the Edmonton International Airport, should be made. Now indeed is the time when the efforts and funds expended in study, planning and development of facilities in these related areas will be of greatest advantage.*

The City of Edmonton stands willing and anxious to cooperate in every way possible.

élément important du progrès des villes, importance qui s'accroît sans cesse, du reste, étant donné les besoins des citoyens et des entreprises industrielles en fait de transport de long parcours.

Elle relève en partie de l'administration des transports, dont c'est la tâche d'assurer le déplacement efficace des voyageurs et des marchandises.

Enfin, il y a une part de responsabilité qui revient au gouvernement fédéral et à l'Administration des aéroports, qui doivent veiller à l'utilisation efficace et commode de ces importants aménagements et installations de transport.

#### E. Conclusion et recommandation

Ville progressiste en plein essor, Edmonton a reconnu la nécessité d'intégrer ses réseaux de transport urbain; déjà, elle a pris des mesures pour la réalisation de cet objectif, ayant créé un service de génie et des transports, qui comprend les anciens services de l'aéroport, du transport public, des routes et de la circulation. Ce Service continuera à collaborer étroitement avec le ministère provincial de la Voirie et des Transports, ainsi qu'avec les diverses facultés de l'Université de l'Alberta qui s'intéressent aux questions de transport.

On est en voie de terminer des études techniques en vue de la construction d'une nouvelle route urbaine allant du centre-ville au secteur sud-est de la ville et de voies de raccordement avec le secteur sud d'Edmonton. Ce corridor fera le lien avec la route Edmonton-Calgary, en passant à proximité de l'aéroport international d'Edmonton. La mise sur pied d'un service rapide de transport ferroviaire, approuvé en principe par le Conseil municipal d'Edmonton en 1968, fait actuellement l'objet d'une révision en prévision de son inclusion dans ce corridor sud-est, selon les études en cours touchant les projets de services de transport rapide.

Dans l'intervalle, il y aurait lieu d'étudier le prolongement éventuel de ce réseau urbain, de manière à tirer le plus grand parti possible de l'aéroport international d'Edmonton. C'est maintenant qu'on pourrait profiter le plus des efforts et des fonds consacrés à l'étude, à la planification et à l'aménagement de services dans ces domaines connexes.

La ville d'Edmonton est toute disposée et prête à fournir son concours, sous quelque forme que ce soit.

## APPENDIX "X"

THE UNIVERSITY OF ALBERTA  
EDMONTON, CANADA

Our File FSA3-0  
October 6, 1967.

The President,  
Yellow Cab Limited,  
10572-101 Street,  
Edmonton, Alberta.

Dear Sir:

I wish to express my appreciation for the courteous attention shown by Yellow Cab driver Mr. Don Dunne to Mr. K. N. Rai, a University of Alberta foreign student, when he arrived in Edmonton from India late last night. Mr. Dunne made every effort to find accommodation for Mr. Rai, at the same time trying to keep the Cab bill as low as possible, and when no accommodation could be found, put him up in his own home for the night, and brought him to the University this morning. The kindness and consideration shown to this student by Mr. Dunne are greatly appreciated by the University.

Your sincerely,

R. C. W. Hooper,  
Foreign Student Adviser.

RCWH:cb

---

PUBLIC RELATIONS & INFORMATION  
OFFICE  
EDMONTON, ALBERTA  
THE CITY OF EDMONTON

July 26, 1968

Mr. Val Taylor  
Yellow Cab Ltd.  
10572-101 Street  
Edmonton, Alberta

Dear Mr. Taylor:

In a business such as yours, you probably receive numerous complaints but rarely hear from the customer who is satisfied or very pleased with the service given.

I am taking this opportunity to congratulate you and some of your staff on a job very well done. I am referring to a situation last week in which Alderman Mathews from Regina was delayed at the International Airport en route to Vancouver for several hours. Mr. Hank Bengert, Supervisor at the airport, and

## APPENDIX "X"

THE UNIVERSITY OF ALBERTA  
EDMONTON, CANADA

Notre dossier FSA 3-0  
le 6 octobre 1967

The President,  
Yellow Cab Limited,  
10572-101 Street  
Edmonton, Alberta

Monsieur,

Je tiens à vous exprimer ma satisfaction de l'attitude très courtoise du chauffeur de Yellow Cab M. Don Dunne envers M. K. N. Rai, un étudiant étranger de l'Université de l'Alberta, lors de son arrivée à Edmonton en provenance de l'Inde, la nuit dernière. M. Dunne n'a négligé aucun effort pour trouver une chambre d'hôtel pour M. Rai, tout en s'efforçant de maintenir le prix de la course en taxi dans des limites aussi restreintes que possible; après avoir constaté qu'il était impossible de trouver la moindre chambre, il l'hébergea pour la nuit dans sa propre maison, et l'a conduit jusqu'à l'université ce matin. Je tiens à vous dire que l'université apprécie vivement la gentillesse et la courtoisie de M. Dunne à l'égard de cet étudiant.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

R. C. W. Hooper,  
Foreign Student Adviser.

---

RELATIONS PUBLIQUES ET BUREAU  
DE L'INFORMATION  
EDMONTON, ALBERTA  
THE CITY OF EDMONTON

le 26 juillet 1968

Mr. Val Taylor  
Yellow Cab Ltd.  
10571-101 Street  
Edmonton, Alberta

Cher monsieur Taylor,

Dans une entreprise comme la vôtre, il est probable que l'on reçoive de nombreuses plaintes, mais qu'il est bien rare que le client satisfait ou très satisfait des services rendus manifeste.

Je tiens à profiter de cette occasion pour vous féliciter, ainsi que certains de vos employés, pour un travail très bien fait. Je veux parler d'un cas qui s'est présenté la semaine dernière, lorsque M. Mathews, échevin de Régina, s'est trouvé retardé pendant plusieurs heures à l'aéroport international, au cours d'

Mr. Jim Brenda, one of your chauffeurs, seized the initiative and not only took Mr. Mathews into the City during the delay, but also took him to the Chateau Lacombe, where he was able to enjoy some of the Klondike Days! activities while he waited.

Mr. Mathews was terribly pleased, and the hospitality your people showed him left him with a very favorable impression of both Edmonton and your fine organization. Again, congratulations on a fine public relations endeavor.

Your sincerely,  
J. E. Wilson (Mrs.)  
Public Relations

10808—99 Ave.  
Edmonton 14, Alta.  
(403) 429-5271

IBM CANADA LTD.

September 11, 1969

Mr. R. C. Taylor  
Yellow Cab Company  
10572—101 Street  
Edmonton, Alberta

Dear Rob

Subject: Limousine Service for IBM Opening

I would like to thank you for supplying us with the limousines and drivers for the day of September 9 at the IBM opening. Everyone concerned with the opening was most pleased with the quality of service and automobiles which your company provided.

Please offer my compliments to the drivers who were involved: John, Con, Andy, Ted and particularly your lead chauffeur Henry Leclerc. They conducted themselves with efficiency, courtesy and promptness.

Once again thank you for the fine service which you provided us.

Yours very truly

A. S. Pustowka/jmm  
Manager, IBM Datacentre

21953—8

son voyage vers Vancouver. M. Hank Bengert, surveillant de l'aéroport, et M. Jim Brenda, un de vos chauffeurs, ont fait preuve d'initiative et non contents de conduire M. Mathews dans la ville pendant ses heures d'attente, ils l'ont également mené au Château Lacombe, où il a pu assister à quelques-unes des manifestations des Journées du Klondike!

Cela a énormément plu à M. Mathews, et l'hospitalité que votre personnel lui a témoigné lui ont laissé une impression très favorable de la ville d'Edmonton et de votre excellente organisation. Une fois de plus, je tiens à vous féliciter pour une excellente initiative sur le plan des relations publiques.

Sincèrement,  
J. E. Willson (Mrs.)  
Public Relations

IBM CANADA LTD.

le 11 septembre 1969

Mr. R. C. Taylor  
Yellow Cab Company  
10572—101 Street  
Edmonton, Alberta

Cher Rob,

Concerne: Service de limousines pour l'inauguration IBM

J'ai tenu à vous remercier d'avoir bien voulu mettre à notre disposition des limousines et leur chauffeur pendant la journée du 9 septembre, à l'occasion de l'inauguration IBM. Toutes les personnes ayant participé à cette inauguration se sont félicitées de la qualité du service et des voitures que votre compagnie a procurés.

Je vous prie de bien vouloir transmettre mes compliments aux chauffeurs intéressés: John, Con, Andy, Ted et, particulièrement, votre chef chauffeur Henri Leclerc. Ils se sont conduits avec efficacité, courtoisie et diligence.

Je tiens à vous réitérer mes remerciements pour l'excellent service que vous nous avez fourni.

Veuillez agréer, cher Rob, mes meilleures salutations.

A. S. Pustowka/jmm  
Manager, IBM Datacentre

Colonsay, Sask.

Colonsay (Sask.)

Nov. 16, 1967

16 novembre 1967

Mr. Taylor, Mgr.,  
Yellow Cab,  
Edmonton, Alta.

Dear Sir:

During the week of November 6 to 10 my husband and myself had the opportunity of being in Edmonton, my husband being a delegate to the United Grain Growers Convention.

One afternoon we decided we would hire a taxi and see the city of Edmonton, and very fortunately secured the services of Mr. Mervin Durling, Cab No. 416.

We feel that it is people like Mr. Durling that make visitors want to return to a city, we found him very courteous, with a pleasing personality and his knowledge and explanation of places of interest in Edmonton, made our trip around your city both interesting and pleasant.

Would you kindly convey to him our sincere "thanks" for his kindness to us on this particular occasion.

Sincerely,

(signed) Mr. &amp; Mrs. Andrew Kirk.

THE MACDONALD HOTEL  
Edmonton, Alberta.

Sept. 14, 1966.

Dear Mr. Val Taylor:

I am escort for a blind lady who is attending the Canadian Council of the Blind Convention at the above address. We have had occasion to use your taxi service several times.

We would like to extend our sincere thanks and congratulations to you and your drivers for the very fine service. Your drivers have been most kind and very courteous and we do appreciate this very much.

A few other cab companies across the Dominion could well take a few lessons from your drivers.

Again, many thanks.

Mrs. E. Stokes  
Mrs. A. W. (escort).

Monsieur Taylor, Directeur  
Yellow Cab  
Edmonton (Alb.)

Monsieur,

Mon mari et moi-même avons eu l'occasion de passer à Edmonton la semaine du 6 au 10 novembre, mon mari assistant comme délégué au congrès de l'United Grain Growers.

Un après-midi, nous avons décidé de prendre un taxi et de visiter Edmonton. Nous avons eu la bonne chance d'avoir les services de M. Mervin Durling, taxi n° 416.

Nous estimons que ce sont des personnes comme M. Durling qui donnent aux visiteurs le désir de revenir dans une ville. Nous l'avons trouvé très courtois, de personnalité agréable; sa connaissance des lieux intéressants d'Edmonton et ses explications ont rendu notre tour de la ville intéressant et plaisant.

Voulez-vous avoir l'obligeance de lui transmettre nos remerciements sincères pour son amabilité en cette occasion particulière.

Veuillez croire, Monsieur, à notre considération.

Signé: M. et Mme Andrew Kirk.

HÔTEL MACDONALD  
Edmonton, Alberta.

Monsieur Val Taylor,

J'accompagne une dame aveugle venue assister au congrès du Conseil canadien des aveugles et nous résidons à l'adresse ci-dessus. Nous avons eu l'occasion d'utiliser votre service de taxis à plusieurs reprises.

Nous tenons à exprimer nos remerciements et nos félicitations à vous-même et à vos chauffeurs pour l'excellent service fourni. Vos chauffeurs ont été on ne peut plus aimables et courtois et nous l'appréciions beaucoup.

Il y a au Canada d'autres sociétés de taxis qui vos chauffeurs pourraient donner des leçons.

Encore une fois, tous nos remerciements.

Mme E. Stokes  
Mme A. W. (compagnie)

Norman Selwood,  
14351—92A Ave.,  
Edmonton 51

Norman Selwood,  
14351—92A Ave.  
Edmonton 51

Mr. R. Wiedman,  
General Manager,  
Yellow Cab Ltd.

Dear Mr. Wiedman:

I would like to thank thru you Mr. Roy Hubard for his help on the evening of 8 Oct.

With my family I was on my way to the Airport at Nisku to get the flight to London, England, to attend a birthday of my mother who was 70 years on the 9 Oct.

Four miles north of Nisku corner my car just went dead. I flagged down a car to get me to the nearest gas station, which was at Nisku corner. It was closed, so I went to the hotel, and they called the airport for a cab. By this time I'd given up all hope of getting he flight.

Mr. Hubard arrived on the scene, and on ne way back to my car to pick up my family, told Mr. Hubard my sad story. Mr. Hubard said that if we get to my car by 9 o'clock we ould make the airport in time for the flight. With so little time to get to the airport plus me to check in with baggage, etc. there could be no time to call the garage, to get the ar off the highway. Mr. Hubard said he ould call the Esso garage just on the city mits for me, and arrange for the car, and if ey wanted money for the tow job, he would ay, and I could pay him on my return.

Only with Mr. Hubard's kind help were we ble to make the flight. My family were appy, and of course my mother was happy e arrived on her birthday.

On my return, my car was at the Esso urage, and thank goodness it was only a cked fuel line, so all ended well.

Once again, I wish to thank the Yellow Cab company for service above and beyond the ill of duty.

Yours truly,

(signed) N. Selwood.

21953—81

Mr. R. Wiedman,  
General Manager,  
Yellow Cab Ltd.

Cher monsieur Wiedman,

Je tiens à vous remercier par votre intermédiaire M. Roy Hubard pour l'aide qu'il m'a accordée le soir du 8 octobre.

Ce jour là, je me rendais vers l'aéroport de Nisku avec ma famille, pour y prendre un avion à destination de London afin d'y être pour l'anniversaire de ma mère qui célébre- rait ses 70 ans le 29 octobre.

Quatre milles avant Nisku corner, ma voi- ture tomba subitement en panne. J'ai hélé une voiture qui m'a conduit jusqu'à la pro- chaine station de service, celle de Nisku corner. Elle était fermée, et je me suis alors rendu à l'hôtel pour téléphoner à l'aéroport et demander un taxi. J'avais à ce moment perdu tout espoir d'arriver à temps pour l'avion.

C'est alors que M. Hubard est arrivé, et sur le chemin du retour, pour revenir à ma voi- ture et rejoindre ma famille, je lui ai ra- conté ma mésaventure. M. Hubard me répon- dit si nous parvenions à ma voiture à 9 heures, nous arriverions à l'aéroport en temps voulu pour prendre l'avion. Mais étant donné qu'il y avait si peu de temps pour gagner l'aéroport, pour procéder à l'enregistrement des bagages, etc. je n'aurais certainement plus le temps d'appeler un garage pour faire enlever ma voiture. M. Hubard me dit qu'il demanderait pour moi au garage Esso qui se trouve juste à la limite de la ville de faire le nécessaire pour ma voiture et il me dit que si le garagiste voulait être payé pour le remor- quage, il payerait, et je n'aurais qu'à le rem- boursier à mon retour.

Ce n'est que grâce à l'aide obligeante de M. Hubard que nous pûmes arriver à temps pour l'avion. Ma famille était très heureuse et ma mère également, bien sûr, de nous voir arri- ver pour son anniversaire.

A mon retour, j'ai trouvé ma voiture au garage Esso; grâce à Dieu, la cause de la panne n'était qu'une canalisation d'essence bloquée, et tout finissait donc bien.

Une fois encore, je tiens à remercier la compagnie Yellow Cab pour le service dont je viens de parler, et qui dépasse très largement le cadre de ses obligations normales.

Veuillez agréer, cher monsieur Wiedman, l'expression de mes sentiments distingués.

N. Selwood.

2256 Stockton Loop SE  
Kirtland Air Force Base  
Albuquerque, New Mexico 87118

1 November 1968

Yellow Cab Company  
10572—101 Street  
Edmonton, Alberta, Canada

Dear Sir:

The night of September 17, 1968, one of your employees, Mr. Wes Scott, demonstrated that helpfulness and courtesy are still part of good business. I, and two other United States Air Force officers, arrived at the Edmonton Airport at 2345 hours and elected to ride the next shuttlebus downtown. Unfortunately, the bus was filled before we could board and no taxicabs were readily available. Mr. Scott immediately arranged for a second bus and personally drove me and the eight other waiting passengers to our downtown destination. Because of his quick reaction to our problem, we arrived with sufficient time to make our next connection.

Considering that we had already been traveling for approximately nine hours, Mr. Scott's actions were certainly appreciated. Please express my sincere thanks for his extra bit of effort.

Sincerely,

CHARLES W. HANEY  
Colonel, U.S. Air Force

---

REHABILITATION INSTITUTE OF  
OTTAWA

Occupational Therapy Dept.  
ROYAL OTTAWA SANATORIUM  
1145 Carling Avenue  
Ottawa 3, Ontario  
Telephone 722-6521

January 22, 1970.

Mr. V. A. Taylor,  
President,  
Yellow Cab Ltd.,  
10572—101 Street,  
Edmonton, Alberta.

Dear Mr. Taylor.

The leaflets telling about your wheelchair cab arrived in the mail this week. Thank you

2256 Stockton Loop SE  
Kirtland Air Force Base  
Albuquerque, New Mexico 87118

le 1<sup>er</sup> novembre 1968

Yellow Cab Company,  
10572—101 Street,  
Edmonton,  
Alberta, Canada

Monsieur,

Dans la nuit du 17 septembre 1968, un de vos employés, M. Wes Scott, a démontré que l'esprit d'entraide et la courtoisie font toujours partie d'une saine conception des affaires. Moi-même et deux autres officiers de l'armée de l'air américaine sommes arrivés à l'aéroport d'Edmonton à 23 h. 45, et avons décidé de gagner le centre de la ville par le prochain autobus. Malheureusement, l'autobus était complet avant que nous ayons pu monter à bord, et aucun taxi n'était disponible. M. Scott a immédiatement pris les mesures nécessaires pour mettre un second autobus en service, et a personnellement pris le volant pour nous conduire, moi et les huit autres passagers qui attendaient avec moi, jusqu'à notre destination finale au centre de la ville. A cause de la promptitude de sa réaction, nous avons pu arriver en temps voulu pour notre prochaine correspondance.

Étant donné que nous avions déjà voyagé pendant environ neuf heures, nous avons particulièrement apprécié l'attitude de M. Scott. Je vous prie de bien vouloir lui transmettre mes sincères remerciements pour l'effort supplémentaire qu'il a bien voulu fournir.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

CHARLES W. HANEY  
Colonel, U.S. Air Force

---

REHABILITATION INSTITUTE OF  
OTTAWA

ROYAL OTTAWA SANATORIUM  
1145, Carling Avenue  
Ottawa 3, Ont.  
Telephone 722-6521

le 22 janvier 1970

Mr. V. A. Taylor,  
President,  
Yellow Cab Ltd.,  
10572—101 Street,  
Edmonton, Alberta.

Cher monsieur Taylor,

Nous avons reçu par le courrier, cette semaine, les prospectus concernant votre se

also for your phone call while in Ottawa. With the leaflets and the questions answered during our conversation we have a good picture of your operation.

We wish you continued success with your wheelchair cab. Your community is very fortunate to have this service.

Yours sincerely,

(Mrs.) Muriel O. Yost, O.T. Reg.,  
Committee on Community Resources,  
Ottawa Branch,  
Ontario Society of Occupational  
Therapists.

GOVERNMENT OF THE PROVINCE OF  
ALBERTA  
DEPARTMENT OF PUBLIC WELFARE  
Central Office

207 Empire Building  
EDMONTON

March 30, 1966

Office Manager  
Yellow Cab Company  
10572—101 St.  
Edmonton, Alberta

Dear Sir:

Thank you for your brochure on your latest service for the physically handicapped. Your company is to be commended for providing the wheel chair cab. It will further emphasize the courteous and careful service for which Yellow Cab has become so well known.

Yours Sincerely,

H. F. Irwin  
Provincial Co-ordinator of Rehabilitation

CANADIAN MARCONI COMPANY  
10524—106th Street, Edmonton, Alta., Canada

September 6, 1968.

Yellow Cab Limited,  
10572—101 Street,  
Edmonton, Alberta.  
Attention: Mr. Taylor

Dear Sir:

Yellow Cabs have completed the installation of a new dispatch and communications system.

vice de taxis pour voitures d'invalides. Merci également pour votre coup de téléphone lors de votre passage à Ottawa. Grâce à ces prospectus et aux réponses que vous avez apportées à mes questions pendant notre entretien téléphonique, nous pouvons faire une bonne idée de la façon dont fonctionne votre nouveau service.

Nous vous souhaitons tout le succès possible avec vos taxis pour voitures d'invalides. Nous estimons que c'est une grande chance pour votre collectivité de disposer d'un tel service.

Veuillez agréer, cher monsieur Taylor, l'expression de mes sentiments distingués.

(Mrs.) Muriel O. Yost, O.T. Reg.,  
Committee on Community Resources,  
Ottawa Branch,  
Ontario Society of Occupational  
Therapists.

GOVERNMENT OF THE PROVINCE OF  
ALBERTA  
DEPARTMENT OF PUBLIC WELFARE

207 Empire Building,  
Edmonton

le 30 mars 1966

Office Manager,  
Yellow Cab Company,  
10572—101 St.,  
Edmonton, Alberta

Monsieur,

Je vous remercie pour votre brochure concernant votre nouveau service à l'intention des handicapés physiques. Nous ne pouvons que féliciter votre compagnie pour la mise en service de ce taxi pour voitures d'invalides. Cela ne peut qu'améliorer encore la renommée de service courtois et attentif que s'est acquise la compagnie Yellow Cab.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

H. F. Irwin  
Provincial Co-ordinators of Rehabilitation

CANADIAN MARCONI COMPANY  
10524—106th Street,  
Edmonton, Alta., Canada

le 6 septembre 1968

Yellow Cab Limited,  
10572—101 Street,  
Edmonton, Alberta.  
Attention Mr. Taylor

Monsieur,

La compagnie Yellow Cab vient de réaliser l'installation d'un nouveau système de dispatching et de communications.

This system is unique in design as it is of a three channel operation and is the only one of its kind in Canada.

New in concept, it is designed "around the customer."

This, combined with a fast, efficient staff will enable Yellow Cabs to give them on the spot service in moments.

Yours truly,

CANADIAN MARCONI COMPANY  
E. Dzieciuch,  
Branch Manager.

DEPARTMENT OF TRANSPORT  
MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Ottawa, Ontario,

September 30, 1969.

Mr. Val Taylor,  
President,  
Yellow Cab Ltd.,  
10572—101st. Street,  
Edmonton 17, Alberta.

Dear Mr. Taylor:

The 12 September 1969 issue of the Yellow Cab News and enclosure you kindly sent to our Deputy Minister has been referred to this office. You are to be commended for your efforts in promoting traffic safety, an area that is of much concern to us.

If I may I should like to know whether you publish the NEWS regularly and what sort of distribution does it get also, have you any idea regarding the effectiveness of this type of educational material in furthering your obvious objective of reducing accident frequency and the severity of injuries.

Your comments will be much appreciated.

Yours sincerely,

Gordon D. Campbell, P. Eng.,  
Director,  
Road and Motor Vehicle Traffic  
Safety.

Ce système est d'une conception unique en son genre, en ce sens qu'il s'agit d'une exploitation à trois voies, la seule de ce genre au Canada.

D'une conception entièrement nouvelle, elle est littéralement «tailleée sur mesures» pour le client.

Cette innovation, s'ajoutant à un personnel rapide et efficace, permettra à la compagnie Yellow Cabs d'assurer presque constamment un service immédiat.

Veuillez agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

CANADIAN MARCONI COMPANY  
E. Dzieciuch,  
Branch Manager.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Réf. à rappeler  
1294-5

Ottawa, Ontario

le 30 septembre 1969

Mr. Val Taylor,  
President,  
Yellow Cab Ltd.,  
10572—101st. Street,  
Edmonton 17, Alberta.

Cher monsieur Taylor,

L'exemplaire de the Yellow Cab News du 12 septembre 1969 et les documents y annexés, que vous avez adressés à notre sous-ministre, ont été transmis à ce bureau. Nous ne pouvons que vous féliciter pour vos efforts visant à améliorer la sécurité du trafic, un domaine qui nous préoccupe évidemment beaucoup.

Permettez-moi de vous demander si vous publiez ce bulletin régulièrement, et quel est son genre de diffusion; j'aimerais également savoir si vous avez une idée de l'efficacité de ce genre de documents éducatifs pour la réalisation de votre objectif évident, qui est de réduire la fréquence des accidents et la gravité des blessures survenues.

Nous attendons vos commentaires avec un très vif intérêt.

Veuillez agréer, cher monsieur Taylor, nos salutations distinguées.

Gordon D. Campbell, P. Eng.,  
Director,  
Road and Motor Vehicle Traffic  
Safety.

October 14, 1969

le 14 octobre 1969

Mr. Gordon D. Campbell, P. Eng.  
 Director  
 Road and Motor Vehicle Traffic Safety  
 Department of Transport  
 Ottawa, Ontario

Dear Sir:

Re: Yellow Cab News Letter  
 Your File No. 1294-5

Many thanks for your letter of commendation re. our news letter.

For several years I published the news letter monthly, then I became dis-heartened and quit for almost a year. Through enquiries to our office and to me personally, I found out to my delight that the news letter was not only appreciated in many ways for its articles on Safe Driving and Courtesy to the Public, but it created a new image for Yellow Cab personnel in the eyes of the business world.

Since there is considerable work attached to each publication, there is no set schedule so I do it in my spare time. However, I do try to a publication at least every second month.

Our distribution which is growing every year, consists of a mailing list of approximately 3,500 business people from all walks of life, plus copies for approximately 825 Yellow Cab Taxi and Bus drivers on our fleet.

You will please note that letters of commendation received on our drivers are given recognition in our news letter. This creates an incentive for all our drivers to read same and an inducement to the others to strive and obtain the same recognition by doing a better job.

Requests have been received from various insurance Companies, Dairies, Bakeries, Bus transportation Companies and Schools to not only have their name placed on our mailing list, but for permission to use some of the material. This would clearly indicate it is well received and read.

Mr. Gordon D. Campbell, P. Eng.  
 Director  
 Road and Motor Vehicle Traffic Safety  
 Department of Transport  
 OTTAWA, Ontario

Monsieur,

Concerne: Bulletin d'information Yellow Cab  
 Votre dossier n° 1294-5

Je tiens à vous remercier pour votre lettre de félicitations concernant notre bulletin d'information.

J'ai publié ce bulletin d'information tous les mois pendant plusieurs années, puis je me suis senti découragé et j'ai abandonné pendant près d'un an. A la suite de demandes adressées à notre bureau et à moi personnellement, j'ai pu constater avec un grand plaisir que ce bulletin d'information était non seulement apprécié à bien des égards pour ses articles sur la prudence au volant et sur la courtoisie à l'égard du public, mais qu'il avait en outre créé dans le monde des affaires une image nouvelle du personnel de Yellow Cab.

Étant donné que chaque publication implique un travail considérable, il n'y a pas de date de publication fixe, étant donné que j'y consacre mes moments de loisirs. Toutefois, je fais tout mon possible pour assurer au moins une parution tous les deux mois.

Notre diffusion, qui croît d'année en année, se fait sur la base d'une liste d'adresses comprenant environ 3,500 hommes d'affaires de tous les domaines professionnels, en plus des exemplaires destinés à environ 825 chauffeurs d'autobus et de taxis Yellow Cab de notre société.

Je vous prie de noter qu'il est fait mention dans notre bulletin des lettres de félicitations qui nous ont été adressées concernant nos chauffeurs. Cela suscite chez tous nos chauffeurs une émulation pour lire ce bulletin, et les pousse à rivaliser entre eux pour obtenir les mêmes éloges, en faisant toujours mieux leur travail.

Nous avons reçu des demandes émanant de diverses compagnies d'assurance, laiteries, boulangeries, compagnies de transport par autobus et écoles, qui nous ont demandé non seulement que leur nom figure sur notre liste de distribution, mais encore l'autorisation de faire usage de certains de nos textes. Tout cela indique clairement que notre bulletin reçoit un bon accueil et est lu très volontiers.

With regards to the effectiveness in reducing accidents, I believe it has helped substantially in reducing the more serious accidents where injuries are sustained. This statement is based on the fact, that while our Fleet has increased by over 100 vehicles in the past three years, our Insurance premium has remained pretty much the same. The same Insurance Company has been insuring our Fleet during this period and they state our accident claims are very good for a Fleet our size, which consists of 325 vehicles.

To quote an old saying, "You always hear the bad things, but very seldom a word about the good." Hence, it is very hard to determine to what extent the news letters are helpful in reducing accidents.

Enclosed please find copies of our previous news letters, along with other material on Safe Driving.

Yours truly,

V. A. Taylor  
President.

9747-150 St.  
Edmonton, Alberta  
June 20, 1968

Mr. V. Taylor  
Yellow Cab Ltd.  
10572—101st. Street,  
Edmonton, Alberta

Dear Mr. Taylor:

Just a complimentary comment for the young man who drove us (via Wheel Chair taxi) from the Lynnwood Auxiliary Hospital to the Northgate Building for a Doctor's appointment on Wednesday, June 19th at about 1:30 p.m.

He was most helpful and pleasant and made the difficult trip endurable. Please pass on our thanks to him.

Sincerely,

(Mrs. R. B.) E. Slater

En ce qui concerne son efficacité dans le domaine de la réduction des accidents, je pense qu'il a considérablement contribué à réduire le nombre des accidents les plus sérieux, dans lesquels interviennent des blessures. Je m'appuie, pour cette constatation, sur le fait qu'alors que notre parc de voitures a augmenté de plus de cent voitures, notre prime d'assurance est restée pratiquement inchangée. La même compagnie d'assurance nous a assuré toutes nos voitures pendant cette période, et elle estime que nos déclarations de sinistres sont relativement peu nombreuses pour une entreprise de notre ampleur, qui emploie 325 véhicules.

J'aimerais citer un proverbe bien connu qui dit que «Les gens parlent volontiers de ce qu'ils ne va pas, mais bien plus rarement de ce qu'ils va bien.» C'est la raison pour laquelle il est très difficile de déterminer dans quelle mesure les bulletins contribuent à la réduction des accidents.

Veuillez trouver ci-joint des exemplaires de nos précédents bulletins, ainsi que d'autres documents concernant la prudence au volant.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

V. A. Taylor  
Président

9747-150 St.  
Edmonton, Alberta  
Le 20 juin 1968

Monsieur V. Taylor  
Yellow Cab Ltd.  
10572—101st. Street,  
Edmonton, Alberta

Monsieur,

Un mot seulement pour adresser nos félicitations au jeune homme qui nous a conduit (en taxi et chaise roulante) de l'hôpital auxiliaire Lynnwood jusqu'à l'édifice Northgate pour y voir un médecin, le mercredi 19 juin vers 1h.30 de l'après-midi.

Il a été plein d'attentions et aimable, et rendu supportable ce trajet difficile. Nous vous prions de lui transmettre nos remerciements.

Veuillez croire, Monsieur, à notre considération.

(Mme R. B.) E. Slater

**THE TELEGRAM**  
Toronto 28, Canada

Office of the Managing Editor

The President  
Yellow Cab Company  
Edmonton, Alberta

Dear Sir:

I would like to commend the skill and courtesy of the driver (he was not the owner) of Yellow Cab number 285 on the afternoon of Sunday, May 26. He was taking my wife and two children and me from the railway station to the airport when a front tire blew out on the highway. He brought the car to a safe halt without any sudden jar or swerve, which was particularly impressive in view of the fact that we were traveling on a stretch of highway next to new road construction, and there was a drop of a couple of feet on our immediate right.

Since one of my children is an infant, it is probable that had the driver not been extremely competent, the child would have been jolted out of her mother's arms and injured.

The driver was also very courteous before and after the mishap, apologized profusely, offered to call another car, replaced his tire in a few minutes, and got us to the airport in time to catch our plane.

He is a credit to your company and your city. I hope you will pass our thanks along to him.

Yours sincerely,

Andrew MacFarlane

June 5, 1968

**THE TELEGRAM**  
Toronto 28, Canada

Bureau du Directeur

Le 5 juin 1968

Le Président,  
Yellow Cab Company  
Edmonton, Alberta

Monsieur,

Je désire louer l'adresse et la courtoisie du chauffeur (il n'était pas le propriétaire de la voiture) du taxi n° 285, de Yellow Cab, l'après-midi du dimanche 26 mai. Il nous conduisait, ma femme, deux enfants et moi-même, de la gare jusqu'à l'aéroport, lorsqu'un pneu avant a éclaté sur la grande route. Il a su faire un arrêt sans secousse ni écart, d'où nous sommes sortis indemnes; ce qui a été particulièrement remarquable du fait que nous voyageions sur une partie de la grande route qui longeait une nouvelle route en construction, et qu'il y avait un dénivellation de deux pieds immédiatement sur notre droite.

L'un de nos enfants est un bébé, et il est probable que si le chauffeur n'avait pas été très adroit, l'enfant aurait été arraché des bras de sa mère et blessé.

De plus, le chauffeur a montré une grande courtoisie avant et après l'accident, a abondé en excuses, a offert d'appeler un autre taxi. Il a remplacé le pneu en quelques minutes et nous a menés à l'aéroport à temps pour notre vol.

Il fait honneur à votre société et à votre ville. J'espère que vous voudrez bien lui transmettre nos remerciements.

Veuillez croire, Monsieur, à ma considération.

Andrew MacFarlane

Touraine, P.Q.

September 27, 1969

The Manager,  
Yellow Cab Limited,  
10572-101 Street  
Edmonton, Alberta.

Dear Sir,

On september 3rd, when we were visiting the West, we availed ourselves of the opportunity to visit your nice town. Leaving Calgary by bus, we unfortunately missed the Edmonton Sight-seeing bus. As we wished to return to Calgary the same evening, we have called your Office and hired a cab in order to visit the town.

Touraine, P.Q.

September 27, 1969

The Manager,  
Yellow Cab Limited,  
10572—101st Street,  
Edmonton, Alberta.

Sir:

Le 3 septembre, alors que nous étions en visite dans l'ouest nous avons voulu en profiter pour visiter votre belle ville. Partant de Calgary par autobus, nous avons malheureusement manqué le «Sight seeing bus» d'Edmonton. Comme nous désirions retourner à Calgary dans la soirée nous avons appelé votre Bureau afin de louer un taxi pour visiter la ville.

The cab didn't keep us waiting long. During the beginning of our tour, my wife and I spoke French, since my wife does not understand English. Our driver noticed the fact and said "I speak French" and he gave us all information in a very good French and has been a perfect and very courteous guide. We could not have had a better one and feel sure that we have seen much more during that tour than we would have by bus.

As it is, we are very satisfied and cannot but recommend him to your attention for your future French-speaking customers. We had cab no. 114. The driver's name is J. P. Bouchard. We asked his name to recommend him to our friends when they will go to Edmonton.

If you have any opportunity, please convey to him our greetings and thanks for the splendid tour we had with him.

Yours truly,  
J. R. Boundreau,  
43, Ave. d'Auvergne, Touraine, P.Q.

Le taxi n'a pas tardé à arriver. Dès le début du tour ma femme et moi parlions français. Ma femme ne comprend pas l'anglais comme l'a remarqué le chauffeur. Il nous a alors dit «Je parle le français» et il nous a donné toutes les explications en très bon français. Il a été un guide parfait et très courtois. Nous n'aurions pas pu demander mieux et nous sommes certains que nous avons vu plus dans ce tour que nous aurions vu par autobus. En un mot, nous avons été très satisfaits et ne pouvons faire autrement que de le recommander à votre attention pour vos futurs clients de langue française.

Nous avions le taxi n° 114. Le nom du chauffeur est M. J. P. Bouchard. Nous lui avons demandé son nom pour le recommander à nos amis qui iront à Edmonton.

Si vous en avez l'opportunité, veuillez lui transmettre nos salutations et nos remerciements pour le magnifique tour de votre ville que nous avons eu avec lui.

Yours truly,  
J. R. Boundreau,  
43 Ave. D'Auvergne,  
Touraine, P.Q.

P.S. As I do not write in French, I had my wife translate my letter to you.

---

SCHOLASTIC BOOK SERVICES  
Richmond Hill, Ontario

December 18th, 1967.

Yellow Cab Co.,  
Edmonton, Alberta.

Dear Sirs:

I recently visited Edmonton and had occasion to use your services extensively.

I found your service to be prompt, efficient and cheerful. Without fail, your drivers went out of their way to help with some heavy suitcases. Your cars were clean, your telephone answering service, efficient.

I travel across Canada and in my estimation, no one can match you. Thank you for a most pleasant experience.

Yours sincerely,

Adrian Peetoom,  
Manager, Catalogue Services.

SCHOLASTIC BOOK SERVICES  
Richmond Hill, Ontario

Le 18 décembre 1967

Yellow Cab Co.  
Edmonton, Alberta.

Messieurs,

J'ai visité Edmonton récemment et ai utilisé largement vos services.

J'ai trouvé votre service prompt, efficace et plaisant. Sans exception, vos chauffeurs se sont dérangés pour aider à porter de lourdes valises. Vos autos sont bien tenues, votre service de téléphone est efficace.

Je voyage dans tout le Canada et, à mon avis, personne ne vous dépasse. Mes remerciements pour cette expérience très agréable.

Veuillez agréer, monsieur, l'assurance de ma considération.

Adrian Peetoom  
Directeur, Services du catalogue.

## AVCO FINANCE LIMITED

10146-101 Street  
Edmonton 15, Alberta

August 8, 1969

Mr. Ralph Weidman  
General Manager  
Yellow Cab  
10572-101 Street  
Edmonton, Alberta

Dear Mr. Weidman:

On Friday, July 25th, I had occasion to meet a plane arriving from Vancouver. I telephoned Air Canada three times to confirm the arrival of the flight. They told me it was on time, however, after waiting at the McDonald Hotel for some time, I questioned one of your supervisors with regard to same. He was able to tell me that the plane was late and the time it was arriving. I went to the airport and talked to one of your supervisors out there, and received nothing but the best of service from him also.

The purpose of this letter is to compliment you and both of these supervisors for their courteous co-operation.

Sincerely,

T. R. Mahon  
Manager

## IMPERIAL OIL LIMITED

Producing Department—Edmonton Division

E. R. Cutlan, Division Manager  
P. Stauft, Asst. Manager

11160 Jasper Avenue, Edmonton, Alberta

October 20th, 1969

Ir. R. C. Taylor,  
Assistant General Manager,  
Yellow Cab Ltd.,  
10572—101st Street,  
EDMONTON, Alberta.

Dear Mr. Taylor,

I wish to take this opportunity to thank you for your help and co-operation on the visitation of our officials for our Redwater Plant opening last October 16th. The arrangements

## AVCO FINANCE LIMITED

10146—101st Street  
Edmonton 15, Alberta

le 8 août 1969

Monsieur Ralph Weidman,  
Directeur général  
Yellow Cab  
105721—101st Street  
Edmonton, Alberta.

Monsieur,

Le vendredi 25 juillet, je devais aller à l'arrivée d'un avion venant de Vancouver. J'ai téléphoné trois fois à Air Canada pour avoir confirmation de l'heure d'arrivée du vol. On m'a répondu qu'il serait à l'heure, mais après avoir attendu quelque temps à l'hôtel McDonald, j'ai posé la même question à l'un de vos inspecteurs. Il a su me dire que l'avion avait du retard et me donner l'heure d'arrivée. Je suis allé à l'aéroport et ai parlé, là encore, à l'un de vos inspecteurs, j'ai reçu de lui aussi le meilleur des services.

Je veux par cette lettre vous féliciter, vous et vos deux inspecteurs, pour leur courtoise collaboration.

Veuillez croire, monsieur, à ma considération.

T. R. Mahon  
Directeur

## IMPERIAL OIL LIMITED

Producing Department,  
Edmonton Division.

E. R. Cutlan, Division Manager  
P. Stauft, Asst. Manager

11160 Jasper Avenue, Edmonton, Alberta

le 20 octobre 1969

Monsieur R. C. Taylor,  
Directeur général adjoint  
Yellow Cab Ltd.  
10572—101st Street  
Edmonton, Alberta.

Monsieur,

Je saisiss l'occasion de vous remercier pour votre aide et votre collaboration à l'occasion de la visite de nos dirigeants à l'inauguration de notre usine de Redwater, le 10 octobre

for the limousines worked out extremely well with no problems whatsoever.

Yours very truly,

V. Allan,  
General Services Department.  
By:  
G. McGlashan, Supervisor,  
Division Travel and Reservations.

THE UNIVERSITY OF ALBERTA  
Edmonton, Alberta, Canada

FACULTY OF EDUCATION  
Department of Industrial and  
Vocational Education

February 16, 1970.

Mr. Val Taylor,  
Manager,  
Yellow Cab Ltd.,  
10572—101st Street,  
Edmonton, Alberta.

Dear Mr. Taylor:

I wish to thank you on behalf of our department for the use of the Yellow Cab Mini-Bus to transport visitors from the Education Building to our laboratories during Varsity Guest Weekend, February 7th.

Because of the distance of the labs from the main activities on the campus, the bus service was undoubtedly the single most important factor in making a success of what otherwise might have been at best, a small turnout of visitors to our labs.

Thank you again.

Sincerely,

A. Meyers,  
Associate Professor,  
Varsity Guest Weekend Coordinator.

Feb. 10/70

Mr. Val Taylor,  
Manager,  
Yellow Cab Ltd.,  
10572—101 St.,  
Edmonton.

Dear Mr. Taylor:

On behalf of the A.I.A.S.A. Industrial Arts student organization, and the Department of Industrial Arts and Vocational Education, I

dernier. Le service de limousines a fonctionné à la perfection et il n'y a eu aucun problème.

Veuillez croire, Monsieur, à ma considération.

V. Allan  
Département des services généraux  
par G. McGlashan, Inspecteur  
Division des voyages et des réservations

L'UNIVERSITÉ DE L'ALBERTA  
Edmonton, Alberta, Canada

FACULTY OF EDUCATION  
Department of Industrial and  
Vocational Education

le 16 février 1970.

Monsieur Val Taylor,  
Directeur  
Yellow Cab Ltd  
10572—101st Street  
Edmonton, Alberta

Monsieur,

Je veux vous remercier au nom de notre département pour le service de mini-bus de Yellow Cab, à l'occasion du transport des visiteurs de l'édifice Éducation jusqu'à nos laboratoires au cours de la fin de semaine réservée aux invités de l'Université (Varsity Guest Weekend), le 17 février.

En raison de la distance entre les laboratoires et les activités principales sur le campus, le service d'autobus a été sans aucun doute, le facteur le plus important de réussite de ce qui aurait pu, autrement n'être au mieux que de rares visites à nos laboratoires.

Merci encore une fois.

Veuillez croire, monsieur, à ma considération.

A. Meyers  
Professeur associé  
Coordonnateur de la  
Varsity Guest Weekend.

Le 10 février 1970

Monsieur Val Taylor,  
Directeur  
Yellow Cab Ltd.  
10572—101 St.  
Edmonton

Monsieur,

Au nom de l'A.I.A.S.A., organisme des étudiants en arts industriels et du département des arts industriels et de l'éducation profes-

wish to express my sincere thanks for the Yellow Cab Mini-Bus service you have offered us during Varsity Guest Weekend.

With your cooperation, we were able to introduce a very favorable number of people to our displays at the Industrial Arts Laboratories.

Thank you very much for the help you have given us for Varsity Guest Weekend.

R. Roskewich,  
Secretary,  
A.I.A.S.A.

Executive Director  
William N. Mulock, B.Sc.

President Harold A. Ross  
A.A.C.I. R.I.D.C.

**APPRAISAL INSTITUTE OF CANADA**  
Institut canadien des évaluateurs  
Incorporated

National Executive Offices  
Suite 201-203 177 Lombard Avenue  
Winnipeg 2, Manitoba

July 6th, 1967

Mr. Taylor,  
Manager, Yellow Cab Taxi Ltd.,  
10572—101st Street  
Edmonton, Alta.

Dear Mr. Taylor:

About a month ago my wife and I were visiting Calgary and later proceeded to Edmonton where we spent a few hours looking around your city. We happened to take one of your cabs No. 370, that was driven by Mr. M. R. Durling.

The purpose of this letter is to express to you and to Mr. Durling our very sincere appreciation for the courtesy he extended to us in driving us around the city and showing us a number of the developments that are taking place and some of the major points of interest in the downtown area. I have visited great many cities and I can say in all sincerity that Mr. Durling is one of the most courteous and efficient drivers of a cab that I have ever encountered.

Your very truly,

W. N. Mulock, B.Sc.,  
Executive Director.

sionnelle, je veux vous exprimer mes sincères remerciements pour le service de mini-bus de Yellow Cab, offert pour la fin de semaine réservée aux invités de l'Université.

Grâce à votre collaboration, nous avons pu présenter nos étalages des laboratoires des arts industriels à de nombreuses personnes.

Un grand merci pour l'assistance apportée à notre Varsity Guest Weekend.

R. Rockewich  
Secrétaire  
A.I.A.S.A.

Executive Director  
William N. Mulock B.Sc.

President Harold A. Ross  
A.A.C.I. R.I.D.C.

**APPRAISAL INSTITUTE OF CANADA**  
INSTITUT CANADIEN DES ÉVALUATEURS  
INCORPORATED

National Executive Offices  
Suite 201-203, 177 Lombard Avenue  
Winnipeg 2, Manitoba

le 6 juillet 1967

Monsieur Taylor,  
Directeur, Yellow Cab Taxi, Ltd.  
10572—101 Street  
Edmonton, Alberta.

Monsieur,

Il y a environ un mois ma femme et moi avons visité Calgary et nous nous sommes rendus ensuite à Edmonton, où nous avons passé quelques heures à visiter votre ville. Il s'est trouvé que nous avons pris un de vos taxis, le n° 370, conduit par un M. M. R. Durling.

Le but de la présente lettre est de vous dire, à vous-même et à M. Durling, notre sincère appréciation de sa courtoisie lorsqu'il nous a fait faire le tour de la ville et nous a montré les réalisations en cours et les principaux points d'intérêt du centre de la ville. J'ai visité beaucoup de grandes villes et je peux dire en toute sincérité que M. Durling est l'un des chauffeurs de taxis les plus courtois et les plus efficaces que j'ai jamais rencontrés.

Veuillez croire, Monsieur, à ma considération.

W. N. Mulock, B.Sc.  
Administratrice.

1550 Elveden House  
CALGARY, ALBERTA  
Telephone 269-4381

1550 Elveden House  
Calgary, Alberta  
Téléphone 269-4381

August 25, 1965.

Le 25 août 1965

Mr. Henry LeClerc,  
c/o Yellow Cab Ltd.,  
10572—101 Street,  
Edmonton, Alberta.

Dear Mr. LeClerc:

I am terribly sorry that we did not get the opportunity of saying good-bye and thanking you very much for your very efficient service in Edmonton last weekend.

Lord Boyd has asked me to send you the following cheque and to again say thank you very much.

Yours sincerely,

R. L. McFarlane.

M. Henry Leclerc  
a/s Yellow Cab Ltd  
10572—101 Street  
Edmonton, Alberta.

Monsieur,

Je regrette beaucoup de ne pas avoir eu l'occasion de vous dire au revoir et de vous remercier pour votre service si efficace la dernière fin de semaine à Edmonton.

Lord Boyd m'a demandé de vous transmettre le chèque ci-joint et de vous remercier de nouveau.

Veuillez croire, Monsieur, à ma considération.

R. L. McFarlane

ELEANOR FARNHAM  
Public Relations

ELEANOR FARNHAM  
Public Relations

702 The Arcade—Cleveland, Ohio 44114  
Tel. 241-4336

702 The Arcade—Cleveland, Ohio 44114  
Tél. 241-4336

August 11, 1965

le 11 août 1965

Yellow Cab, Ltd.  
10572—101 Street  
Edmonton  
Alberta, Canada

Dear Sirs:

Enclosed please find my check for one dollar to reimburse you for the postage required to send my lost camera home to its owner.

I appreciate that this does not cover all the trouble you went to clear the package with customs etcetera.

I am most appreciative and have developed a high regard for Canadian honesty and courtesy toward your American visitors.

Sincerely yours,

Eleanor Farnham.

Yellow Cab Ltd.,  
10572—101 Street  
Edmonton  
Alberta, Canada.

Messieurs,

Veuillez trouver ci-inclus un chèque de un dollar, en remboursement des frais d'envoi de l'appareil de photo que j'avais perdu.

Je reconnaiss que ce chèque n'est rien en regard de toutes les démarches faites à la douane, et le reste.

J'apprécie hautement l'honnêteté et la courtoisie dont vous, Canadiens, faites preuve à l'égard de vos visiteurs américains. Mon estime pour vous en sort grandie.

Veuillez croire, Messieurs, à ma considération.

Eleanor Farnham

## BEARING SERVICE LIMITED

Stockists Industrial Bearing Specialists

P.O. Box No. 166 Apex House, Broughton  
Bridge,  
Manchester, M60,9HY

Directors: J. E. Head, F.G.E. Head, L. S.  
Fowler, H. Clowes

22nd May, 1969.

le 22 mai 1969

Mr. A. Koroluk,  
10962, 157th Street,  
Edmonton,  
Alberta,  
Canada.

Dear Allen,

We have now safely returned to England  
Feeling a little exhausted after all our dash-  
ing about.

Nevertheless we enjoyed every moment of  
it and in particular we were both very  
impressed indeed with your Country and its  
vast potential for growth and the heartiness  
and friendliness of its people.

Yourself were a very good representa-  
tive of Canada and we did very much  
appreciate all the trouble you went to in the  
whirlwind trip around Edmonton—we  
enjoyed it immensely and I would indeed like  
to thank you very sincerely for your great  
help, patience and courtesy.

Yours sincerely,  
John Head.

September 11th 1967.

le 11 septembre 1967

Mr. Taylor,  
Yellow Cab Co.,  
Edmonton,  
Alberta.

Dear Sir:

I thought you would be interested in hear-  
ing about the very pleasant ride one of your  
drivers took my husband and I and other  
friends, around Edmonton on Sunday Sep-  
tember 10th.

It was my first trip to Edmonton and as one  
can only see a small part of the city on a bus  
ine we called Mr. Durley to take us to the  
emetry. On the way back he drive us to all  
he major places of interest and was kind,  
very courteous and seemed to go out of his  
way to make our trip a real pleasure.

## BEARING SERVICE LIMITED

Stockists, Industrial Bearing Specialists

P.O. Box No. 166 Apex House, Broughton  
Bridge  
Manchester, M60, 9HY

Directors: J.E. Head, G.E. Head, L.S. Fowler,  
H. Clowes.

Monsieur A. Koroluk  
10962, 157th Street  
Edmonton, Alberta, Canada.

Cher Allen,

Nous sommes maintenant de retour en  
Angleterre, sains et saufs, mais un peu fati-  
gués après tous nos déplacements.

Nous avons néanmoins joui de tous les ins-  
tants de notre voyage. Nous avons été en  
particulier très impressionnés par votre pays,  
son grand potentiel de croissance et la cordia-  
lité et l'amitié de ses habitants.

Vous avez été vous-même un très bon  
représentant du Canada et nous avons beau-  
coup apprécié toute la peine que vous vous  
êtes donnée lors de notre tournée éclair à  
Edmonton. Elle nous a procuré un immense  
plaisir et je tiens vraiment à vous remercier  
sincèrement pour toute votre aide, votre  
patience et votre courtoisie.

Soyez sûr, cher Allan, de mon bon souvenir.  
J.E. Head

Mr. Taylor,  
Yellow Cab Co.,  
Edmonton, Alberta

Monsieur,

J'ai pensé qu'il vous ferait plaisir d'appren-  
dre quelques détails de la très agréable excurs-  
ion qu'un de vos chauffeurs nous a fait faire,  
mon mari, moi et quelques autres amis, aux  
environs d'Edmonton le dimanche 10  
septembre.

C'était la première fois que nous allions à  
Edmonton, et étant donné qu'avec l'autobus  
on ne peut voir qu'une partie de la ville, nous  
avons demandé à M. Durley de nous conduire  
jusqu'au cimetière. Sur le chemin du retour, il  
nous a fait voir toutes les curiosités de la ville,  
et s'est montré aimable et très courtois; il n'a  
rien négligé pour que ce trajet soit pour nous  
un vrai plaisir.

I hope if I ever get to Edmonton again we will be able to contact Mr. Durley. He helped to make our short visit very enjoyable.

Sincerely yours,

Mrs. Arnold Greenway,  
157 West King Road,  
North Vancouver, B.C.

J'espère que, si nous revenons un jour à Edmonton, nous aurons l'occasion de revoir M. Durley. Il a contribué à rendre notre bref séjour très agréable.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Mrs. Arnold Greenway,  
157 West Kings Road,  
North Vancouver, B.C.

UNIVERSITY OF ALBERTA HOSPITAL  
Edmonton, Alberta

September 22, 1966.

Mr. V. A. Taylor,  
President,  
Yellow Cab Ltd.,  
10572—101st Street,  
Edmonton, Alberta.

Dear Mr. Taylor:

Very recently we had occasion to ask for assistance from Yellow Cab Ltd. in respect to locating a young female patient who had wandered off the hospital grounds. This patient was of considerable concern to us because, due to her condition, she was deemed unable to competently take care of herself.

Due to the efforts of Mr. Henry Vala, one of your drivers, the patient was located and the police were notified and they subsequently returned her to the hospital.

I have written Mr. Vala in this regard but felt that we should also express our appreciation to you for the co-operation we received.

Yours very truly,

Assistant Business Administrator.

42 Montreal Road,  
Bearsden,  
Glasgow,  
Scotland.

26th July 1964

To the Manager,  
Yellow Taxi Cab Company,  
Edmonton.

Dear Sir:

My daughter and I have just returned from a trip in Canada where we met with a great deal of hospitality and kindness.

HÔPITAL DE L'UNIVERSITÉ DE  
L'ALBERTA

Edmonton, Alberta

le 22 septembre 1966

Monsieur V.A. Taylor,  
Président,  
Yellow Cab Ltd.  
10572—101st Street  
Edmonton, Alberta

Monsieur,

Il n'y a pas longtemps nous avons dû recourir à l'aide de Yellow Cab Ltd. pour retrouver une jeune femme malade qui s'était échappée de l'hôpital. Le cas de la malade nous donnait beaucoup d'inquiétude parce qu'en raison de son état de santé, on pensait qu'elle était incapable de se débrouiller seule.

Grâce aux efforts de M. Henry Vala, un de vos chauffeurs, on put retrouver la malade. La police avertie a pu la ramener à l'hôpital.

J'ai écrit à M. Vala à ce sujet, mais j'ai pensé qu'il convenait de vous dire combien j'appréciais l'assistance que vous nous avez donnée.

Veuillez croire, Monsieur, à ma considération

R. Coombs  
Administrateur adjoint

Manhead Road, 42  
Bearsden  
Glasgow  
Scotland

le 26 juillet 1964

To the Manager,  
Yellow Taxi Cab Company,  
Edmonton.

Monsieur,

Ma fille et moi venons juste de rentrer d'un voyage au Canada, où l'on nous a témoigné beaucoup d'hospitalité et de gentillesse.

However, I feel that the kindness and thoughtfulness shown to us by one of your employees (Mr. M. Durling) deserves special mention.

He picked us up at Edmonton station to take us to the International Airport at 1.50 p.m. On hearing that our flight did not go until 4.05 p.m. he showed us the city of Edmonton. He took us to the Parliament buildings and around the city pointing out landmarks.

At the time we were very greatful to him but then we did not know our flight was delayed by 3 hours. His pleasant company helped to pass what would otherwise have been a very boring wait.

I don't make a habit of writing letters like this because we are so accustomed here to having people put self before service.

It was a real pleasure to meet Mr. Durling and perhaps you will convey our most grateful thanks to him.

Yours sincerely,

Gladys MacLean.

---

EDMONTON  
SYMPHONY  
ORCHESTRA

Third Floor, The Bay  
Edmonton, Alberta

Phone 422-7673 Area Code 403, October 13,

1967.

Mr. Robert Taylor,  
Yellow Cab Ltd.  
10572-101 St.  
Edmonton.

Dear Mr. Taylor:

The Board of the Edmonton Symphony Society would like to express their appreciation to you and to Yellow Cab, for the part you played in providing such excellent services for Mr. Leonard Bernstein and the New York Philharmonic orchestra personnel. We trust you did not encounter too many problems in connection with their visit.

21953—9

Néanmoins, il me semble que l'amabilité et la délicatesse d'un de vos employés (M. M. Durling) méritent une mention spéciale.

Il nous a pris en charge à la station d'Edmonton, pour nous conduire à l'aéroport international à 1 h. 50 p.m. En apprenant que notre avion ne partait qu'à 4 h. 05 p.m., il nous a fait visiter la ville d'Edmonton. Il nous a conduit jusqu'au Parlement, puis nous a fait visiter la ville, en nous montrant toutes ses curiosités.

Sur le moment, nous lui en avons été très reconnaissants, et encore ne savions-nous pas que notre vol était retardé de trois heures. Son agréable compagnie nous a aidés à passer une attente qui, sans cela, eût été extrêmement ennuyeuse.

Je n'ai pas l'habitude d'écrire des lettres de ce genre, parce que nous sommes habitués, ici, à voir les gens faire passer leur petit confort avant le service à rendre.

Nous avons été enchantées de faire la connaissance de M. Durling, et nous vous prions de bien vouloir lui transmettre nos meilleurs remerciements.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

Gladys MacLean.

---

EDMONTON SYMPHONY ORCHESTRA

THIRD FLOOR, THE BAY, EDMONTON,  
ALBERTA.

le 13 octobre 1967

M. Robert Taylor  
Yellow Cab Ltd.  
10572—101 St.  
Edmonton.

Monsieur,

Le Conseil d'administration de la Société symphonique d'Edmonton veut dire son appréciation, à vous-même et à Yellow Cab, du rôle que vous avez joué en fournissant un service aussi bon à M. Leonard Bernstein et au personnel de la New York Philharmonic. Nous espérons que cette visite ne vous a pas posé trop de problèmes.

The Society has always received the best attention from Yellow Cab and we wish to thank you again for your kind considerations.

Our personal thanks to you.

Yours sincerely

EDMONTON SYMPHONY SOCIETY  
John R. Holgersen, General Manager.

LIONS CLUB OF EDMONTON  
Edmonton, Alberta, P.O. Box 61

August 15, 1969

Mr. V. Taylor,  
President, Yellow Cab Ltd.,  
10572—101 Street,  
Edmonton, Alberta

Dear Mr. Taylor,

Senior Citizens' Week, May 25th through May 31st, was a most successful event. Hundreds of elderly persons enjoyed participating in a variety of events throughout the City.

Your kind generosity in supplying transportation for Senior Citizens to many events throughout the week was a considerable factor in the success of the week. It was particularly appreciated by those many persons who would not have been able to leave their residences to take part if it were not for the busses which you provided.

On behalf of the Lions Club of Edmonton and the Senior Citizens, I should like to thank you wholeheartedly for your kind assistance.

Yours very truly,

W. McConnell  
President

ABCO MUSIC DISTRIBUTORS

10529 Jasper Avenue Edmonton, Alberta  
650 Clyde Avenue, West Vancouver, B.C.

October 21, 1967

To The  
Yellow Cab Company  
Edmonton, Alberta

Gentlemen,

Very likely you receive many complaints throughout the year. Let me present a bouquet to you today.

La Société a toujours eu à se louer des services de Yellow Cab et nous voulons vous remercier de nouveau pour vos aimables attentions.

Avec nos remerciements personnels.

Veuillez croire, Monsieur, à notre considération.

La Société symphonique d'Edmonton  
John R. Holgersen  
Directeur général

LIONS CLUB OF EDMONTON  
EDMONTON, ALBERTA

le 15 août 1969

Monsieur V. Taylor,  
President, Yellow Cab Ltd.  
10572—101 Street  
Edmonton, Alberta.

Monsieur,

La Semaine des personnes âgées, du 25 au 31 mai, a été un très grand succès. Des centaines de personnes âgées ont eu la joie de participer à toute une série de manifestations à travers la ville.

Votre amabilité et votre générosité, en offrant des moyens de transport aux personnes âgées pour se rendre aux nombreuses manifestations pendant toute la semaine, a été un facteur important du succès. Elles ont été particulièrement appréciées par les nombreuses personnes qui n'auraient pu autrement quitter leur demeure, n'eût été le service d'autobus que vous fournissiez.

Au nom du Lions Club d'Edmonton et de personnes âgées, je vous remercie de tout cœur pour votre aimable assistance.

Veuillez croire, Monsieur, à ma considération.

W. McConnell  
Président

ABCO MUSIC DISTRIBUTORS

650 CLYDE AVENUE, WEST VANCOUVER  
B.C.

le 21 octobre 1967

Yellow Cab Company  
Edmonton, Alberta.

Messieurs,

Il est probable que vous recevez beaucoup de plaintes au cours d'une année. Laissez-moi aujourd'hui vous offrir des fleurs.

Last Saturday, on my way to the airport, I had a very pleasant experience with one of your drivers. The name of the gentleman is Mr. Tenpass, and let me assure you he really is a gentleman. When this man collected the fares from all the passengers in the limousine, he suspected that he had inadvertently taken too much money from one passenger, whereupon he counted all his money over again, returned to the passenger, handed him the money and said: "This is yours; I have taken too much from you".

The passenger was so taken with the honesty of Mr. Tenpass, that he told me that he would return the money in question to him, and give it to him as a tip. With an attitude like this, Mr. Tenpass is bound to be a good employee of your company.

Sincerely,

ABCO MUSIC DISTRIBUTORS LTD.  
Fred Kief (President)

Samedi dernier, me rendant à l'aéroport, j'ai eu une expérience très agréable avec l'un de vos chauffeurs. Le nom de ce gentleman est M. Tenpass, et laissez-moi vous dire que c'est vraiment un gentleman. Lorsque cet homme a ramassé le prix des places des voyageurs de la limousine, il a eu un doute et pensé qu'il avait dû, par distraction, demandé trop à un voyageur. Il a alors recompté toute sa recette, est revenu au voyageur, lui a rendu son argent en disant: «C'est à vous, je vous ai demandé trop.»

Le voyageur a été si frappé par l'honnêteté de M. Tenpass qu'il m'a dit qu'il lui retournerait l'argent en question et le lui donnerait en pourboire. Avec une telle attitude, M. Tenpass ne peut être qu'un bon employé de votre société.

Veuillez croire, Monsieur, à ma considération.

Abco Music Distributors Ltd.  
Fred Miel, Président.

**WOOD & GARDNER  
ARCHITECTS**

10123 107 Avenue  
Edmonton, Alberta

July 11, 1968

Mr. Robert Taylor  
/o Yellow Cab Ltd.  
0572—101 Street  
Edmonton, Alberta

Dear Sir:

On behalf of the Progressive Conservative Party, I should like to thank you for the excellent service accorded to Mr. Stanfield and his Party during his visit in mid June.

Mr. Stanfield was heard to say that the arrangements were the best he had encountered on his tour, and naturally your service contributed to this success.

We were also advised by Members of the press that they were well looked after and appreciated the excellent transportation service provided.

Even with the best of arrangements, there are usually difficulties and last minute changes which normally add to confusion. However, your cooperation and response was very good, for which we thank you.

Yours very truly,

Bernard Wood

**WOOD & GARDNER, ARCHITECTS**

10123 107 Avenue  
Edmonton, Alberta  
le 11 juillet 1968

Monsieur Robert Taylor,  
a/s de Yellow Cab Ltd.  
10572—101 Street  
Edmonton, Alberta.

Monsieur,

Au nom du Parti progressiste conservateur, je veux vous remercier pour l'excellent service procuré à M. Stanfield et à son Parti au cours de sa visite à la mi-juin.

On a entendu M. Stanfield dire que les arrangements étaient les meilleurs de toute sa tournée, et naturellement votre service a contribué à ce succès.

Les membres de la presse nous ont aussi fait savoir que l'on s'était bien occupé d'eux et que le service de transport était excellent.

Même lorsque tout a été prévu au mieux, il y a toujours des difficultés et des changements à la dernière minute qui normalement ajoutent à la confusion. Néanmoins votre coopération et vos solutions ont été très bonnes et nous vous en remercions.

Veuillez croire, Monsieur, à ma considération.

Bernard Wood

ADNA G. WILDE EYE CLINIC  
Diseases and Surgery of the Eye

Suite 611 Medical Arts Building  
1151 North State Street  
Jackson, Mississippi 39201

November 10, 1967

Yellow Cab Ltd.  
10572—101 Street  
Edmonton, Alberta, Canada

Gentlemen:

Enclosed is my check for the charter from Edmonton to Calgary.

I want to thank you so very much for your help in extricating us from a difficult travel situation. The many courtesies shown us, your help in making optional equipment available, and your genuine concern was certainly appreciated by all of our hunting party.

Through the years, this is the third time that I have run into major travel problems or delays while in your city. Over this period of time, I am sure I have had occasion to deal with at least fifteen or twenty separate persons in the lodging, transportation, or aircraft base operation field. In every case, the genuine concern and interest of those citizens of Edmonton with whom we came in contact was remarkable.

Again, thank you so much.

Sincerely,

Samuel B. Johnson, M.D.

Cc: The Edmonton Evening Journal (Newspaper)

---

LAWRENCE AUCTIONS LIMITED

11445-124 Street  
Edmonton 41, Alberta  
Canada

October 6, 1969

The General Manager,  
Yellow Cab Ltd., 10572-101 Street, Edmonton,  
Alberta

Dear Sir:

This is just to let you know that in my opinion you have two very excellent employees in Mr. Ron Thomas and Mr. Jack Libby.

ADNA G. WILDE EYE CLINIC  
Diseases and Surgery of the Eye

Suite 611, Medical Arts Building  
1151 North State Street  
Jackson, Mississippi, 39201

le 10 novembre 1967

Yellow Cab Ltd.  
10572—101 Street  
Edmonton, Alberta, Canada.

Messieurs,

Ci-joint mon chèque pour le transport d'Edmonton à Calgary.

Je tiens à vous remercier beaucoup pour votre aide à nous sortir de la situation difficile où nous nous sommes trouvés au cours de notre voyage. Les nombreuses attentions que l'on a eues à notre égard, votre aide pour nous obtenir un équipement de rechange, et votre intérêt réel ont été certainement appréciés par tous les chasseurs de notre groupe.

C'est la troisième fois, depuis des années que j'ai eu de sérieux problèmes de voyage ou de retards au cours de séjours dans votre ville. Pendant ce temps, je suis certain d'avoir eu affaire avec au moins quinze ou vingt personnes différentes, pour des questions de logement, de transport, de base d'opérations pour des avions. Chaque fois, la sollicitude et l'intérêt réel montrés par les habitants d'Edmonton avec qui nous sommes entrés en rapport, ont été remarquables.

De nouveau, un grand merci.

Veuillez croire, monsieur, à ma considération.

Samuel B. Johnson, M.D.

Copie. The Edmonton Evening Journal.

---

LAWRENCE AUCTIONS LIMITED

11445—124 Street  
Edmonton 41, Alberta, Canada

le 6 octobre 1969

Le Directeur Général  
Yellow Cab Ltd.  
10572—101 Street  
Edmonton, Alberta.

Monsieur,

C'est juste de vous faire savoir qu'à mon avis, en la personne de M. Ron Thomas et M. Jack Libby, vous avez deux employés excellents.

The other evening my wife and I were at he International Airport and somewhat concerned about having missed meeting an International Flight, and I can only say that Mr. Thomas and Mr. Libby were helpful beyond he call of duty.

Their genuine concern and interest in our problem is greatly appreciated and they are a reat credit to your organization.

Please extend my thanks to them.

Yours sincerely,

Michael B. Lawrence, President  
Lawrence Auctions Limited

L'autre soir, ma femme et moi, nous nous trouvions à l'aéroport international et un peu inquiets d'avoir manqué un vol international. Tout ce que je puis dire, c'est que M. Thomas et M. Libby sont venus à notre aide et ont fait plus que leur devoir.

Nous avons beaucoup apprécié leur sollicitude et l'intérêt réel porté à notre problème; ils font honneur à votre organisme.

Je vous prie de les remercier de ma part.

Veuillez croire, Monsieur, à ma considération.

Michael B. Lawrence, Président  
Lawrence Auctions Limited.

**APPENDIX "Y"****YELLOW CAB LTD.**

Brief to the Parliamentary Committee on  
Transportation in relation to ground  
transportation to and from airports in  
Canada

In considering the problems of ground transportation to and from Airports in the Edmonton area it must be remembered that there are two commercial Airports in the Edmonton area, not counting the Airport at Namao which is not affected by commercial ground transportation. The two Airports in question consist of the Industrial Airport in the heart of the City of Edmonton and the International Airport some 21 miles from downtown Edmonton. The problems relating to ground transportation for these two Airports are entirely different in nature because of the difference in the distance from the Airports to downtown Edmonton.

Before looking into the features of the two Airports it might be well to recall some basic fundamental principles from which some logical conclusions can then be drawn.

#### **BASIC PRINCIPLES GOVERNING GROUND TRANSPORTATION AT AIRPORTS**

The primary purpose or objective of ground transportation at an Airport is to provide rapid transportation for passengers who may have travelled some two or three thousand miles to their final destination. Having travelled this distance at considerable expense they do not wish to be held up at Airports because of lack of local transportation to their home or to a hotel.

Secondly, ground transportation should be as safe as possible in vehicles that are themselves safe and comfortable. These factors become more important the farther the Airport is located from the ultimate destination of the passenger.

Finally, passengers going to the Airport wish to be sure they will arrive at the Airport before their plane leaves. Delays could be caused not only by breakdown of equipment, but also by hazardous road conditions. Proper communication facilities are therefore essential to notify the Airline authorities of any delay due to such causes.

Occasionally it happens that extra flights land in Edmonton because of weather conditions in Calgary or elsewhere. People so

**APPENDICE "Y"****"YELLOW CAB LTD."**

Mémoire au comité parlementaire sur les transports en ce qui concerne les transports de surface des aéroports vers la ville ou l'inverse, au Canada.

Lorsque nous examinons les problèmes rapportant aux transports de surface dans la région d'Edmonton de la ville vers les aéroports et l'inverse, nous devons ne pas oublier qu'il existe deux aéroports commerciaux dans la région d'Edmonton, sans compter l'aéroport de Namao, qui n'est pas touché par le transport commercial de surface. Les deux aéroports dont il s'agit sont: l'*Industrial Airport*, qui se trouve au cœur de la ville d'Edmonton et l'*International Airport*, qui est à vingt et un milles du centre-ville. La nature des problèmes de transport de surface pour ces deux aéroports est entièrement différente, à cause de la différence qui existe entre la distance de chaque aéroport vers le centre de la ville.

Avant d'examiner les particularités de deux aéroports, il serait bon de rappeler quelques principes de base, qui nous permettront de tirer quelques conclusions logiques.

Principes fondamentaux qui régissent le transport de surface aux aéroports.

Le premier objectif ou but du transport de surface à un aéroport est de fournir un transport rapide à des passagers, qui ont peut-être parcouru de deux à trois cent mille mètres avant d'arriver à leur destination finale. Ayant parcouru cette distance à des frais considérables, ils ne veulent pas être retenus aux aéroports à cause d'une carence de transport local qui les conduirait soit chez-eux, soit à l'hôtel.

En second lieu, le transport de surface devrait être aussi sûr que possible dans des véhicules eux-mêmes sûrs et confortables. Tels facteurs deviennent de plus en plus importants selon que l'aéroport est plus ou moins éloigné de la destination ultime du passager.

Pour conclure, les passagers qui se rendent à l'aéroport veulent être assurés qu'ils arriveront avant le départ de l'avion. Un retard peut être causé non seulement par une défectuosité dans le véhicule, mais aussi par l'état hasardeux de la route. Il est donc essentiel de prévoir des facilités de communication avec les autorités de la ligne aérienne, afin de pouvoir les avertir de tout retard provoqué par telles causes.

Il arrive parfois, que des vols supplémentaires atterrissent à Edmonton à cause des conditions atmosphériques à Calgary ou ailleurs.

stranded must be looked after. In some cases the Airlines make provision for the stranded passengers to stay in Edmonton until such time as they are able to continue their travels. In other cases arrangements are made to transport the stranded passengers by ground transportation to Calgary. In either case sufficient equipment and facilities are required to handle the extra passengers in addition to the regular passengers arriving in Edmonton.

It is evident from the foregoing that providing adequate ground transportation for air travellers requires a tremendous organization, with a great deal of expensive equipment and adequate communication facilities to obtain the best use of the equipment available and provide the best service for the travelling public. The equipment required consists of taxis, limousines and buses.

Not only must the equipment be available, but it must be of such a nature that it will appeal to the travelling public and be kept in excellent condition at all times. This involves adequate facilities for equipment maintenance.

In view of the long trip involved the personnel should be particularly well trained to cope with the various types of passengers that travel under, at times, most difficult conditions. The travelling public often obtain their first impression of a new City by the reception they receive upon arrival. Their first contact therefore is usually with officials dealing with ground transportation. Consequently it is most important that this personnel be well trained in handling passengers and any problems they may have. This involves courtesy, tact, reliability, integrity and discipline on the part of ground traffic personnel.

Finally the despatching facilities must be of the best in order to maintain constant surveillance of the equipment in use and the reporting of any problems that might arise. For instance, it quite often happens in the Edmonton area that roads are extremely icy and dangerous in the wintertime. When a situation develops it is important that the personnel operating the equipment be in a position to notify the head office, or even the Airport or the Supervisor at the Airport, of the road conditions and the possibility of a delay in passengers arriving at the Airport for a particular flight.

On doit s'occuper des voyageurs qui sont ainsi laissés en plan. Dans certains cas, les compagnies d'aviation prennent les dispositions nécessaires pour que les passagers ainsi retardé puissent demeurer à Edmonton, jusqu'à ce qu'il puissent poursuivre leur voyage. Autrement, des mesures sont prises pour que ces voyageurs soient transportés par transport de surface jusqu'à Calgary. Dans l'un ou l'autre cas, un supplément de véhicules et d'équipement doivent être prévus pour accommoder les passagers, qu'il faut ajouter aux passagers réguliers qui arrivent à Edmonton.

En vue de ce qui précède, il est évident que pour fournir des transports de surface en nombre suffisant pour les voyageurs par air, il faut une organisation formidable, y compris un équipement considérable à grand frais et des facilités de communication appropriées, afin d'avoir le meilleur rendement possible de l'équipement disponible pour rendre les meilleurs services au public voyageur. L'équipement requis comprend des taxis, des limousines et des autobus.

Non seulement faut-il que l'équipement soit disponible, mais encore faut-il qu'il soit de nature à plaire au public voyageur. Il doit être entretenu en excellent état en tout temps, ce qui suppose des moyens convenables pour l'entretien de l'équipement.

Comme il s'agit de longs parcours, le personnel devrait être particulièrement bien formé, afin de pouvoir répondre aux exigences que présente une variété de passagers, qui voyagent à des conditions parfois bien difficiles. La première impression du public voyageur sur une ville dépend souvent de l'accueil qu'il reçoit à son arrivée. Le premier contact est donc habituellement avec les fonctionnaires des transports de surface. C'est pourquoi, le personnel doit être bien formé; car il peut être appelé à s'occuper des problèmes qui pourraient surgir chez les passagers. Ceci veut dire que le personnel des transports de surface doit être courtois, digne de confiance, intégre, discipliné et qu'il sache agir avec tact.

En dernier lieu, les facilités de coordination doivent être les meilleures afin qu'un contrôle constant soit exercé sur l'équipement en usage et que tout problème qui surgirait soit rapporté. Par exemple, il arrive souvent dans la région d'Edmonton que les routes soient couvertes de glace et extrêmement dangereuses en hiver. Si cela se produit et qu'une telle situation se présente, il est urgent que le personnel soit en mesure d'alerter le bureau-chef, ou même l'aéroport ou le surveillant à l'aéroport, que l'état des routes peut retarder l'arrivée des passagers à l'aéroport pour un vol donné.

### AIRPORTS SERVING EDMONTON

As already indicated we have two commercial Airports in the Edmonton area serving the travelling public—one, the Industrial Airport located practically in down town Edmonton,—the second—the International Airport located some 21 miles from the centre of downtown Edmonton. A traveller only has to land once at the Industrial Airport and at the International Airport to realize the tremendous differences involved in the problems at each Airport. The Industrial Airport is within easy and economical access to all taxi drivers in Edmonton at any time. There is no bus or limousine service from the Industrial Airport to the business section of Edmonton—none is needed. In fact the convenience of the location of the Industrial Airport is so great that deplaning passengers who do not have their own transportation are able to get anywhere in the City by taxi very easily and very economically. Consequently there is no necessity for any kind of a franchise for ground transportation at the Industrial Airport because experience has demonstrated that passengers deplaning are extremely well served.

The situation at the International Airport is completely different. The International Airport is located 21 miles from the Macdonald Hotel. Taxi service from the International Airport to downtown Edmonton is rather expensive, in the vicinity of \$8.00 for a one-way trip. Taxi cab drivers would hesitate a long time before making a dead-end trip to the International Airport in the hope of picking up passengers at the Airport for a return trip. Even cab drivers with a fare to the International Airport might find it a long wait between planes before they could obtain a passengers for a return trip to the City. It is doubtful whether many taxicab drivers would wait at the Airport for two or three hours for the arrival of a plane on the off chance they might have a fare to convey to downtown Edmonton.

On the other hand, deplaning passengers at the International Airport would complain loudly and bitterly if, after obtaining their luggage, they were not provided immediately with transportation facilities to downtown Edmonton. Yet this is the situation that would be facing many of the passengers if they had to rely only on voluntary cab service to and from the Airport.

### LES AÉROPORTS QUI DESSERVENT EDMONTON

Comme nous l'avons indiqué précédemment, nous avons deux aéroports commerciaux dans la région d'Edmonton pour le public voyageur. L'un, l'*Industrial Airport* est situé presqu'au centre ville d'Edmonton, le second, l'*International Airport* est situé à quelque vingt et un milles du centre de la ville d'Edmonton. Un voyageur n'a qu'à atterrir une fois à l'*Industrial Airport* et à l'*International Airport* pour se rendre compte des différences énormes qui existent dans les problèmes de chaque aéroport. L'*Industrial Airport* est facilement accessible à tous les chauffeurs de taxis d'Edmonton, en tout temps, ce qui est économique. Il n'y a pas de service d'autobus ou de limousine entre l'*Industrial Airport* et la section des affaires d'Edmonton, car ce n'est pas nécessaire. Même que l'emplacement de l'*Industrial Airport* est si pratique, que les passagers qui y descendent d'avion, qui n'ont pas leur propre moyen de transport, peuvent se rendre n'importe où dans la ville en taxi facilement et économiquement. Conséquemment, il n'est donc pas nécessaire de prévoir quelque concession pour le service de transport de surface à l'*Industrial Airport*, car l'expérience a prouvé que les passagers qui y descendent sont extrêmement bien servis.

La situation à l'*International Airport* est tout à fait différente. L'*International Airport* est à vingt et un milles de l'hôtel MacDonald. Le service de taxis de l'*International Airport* au centre-ville d'Edmonton est plutôt coûteux, soit environ huit dollars pour un passage simple dans un sens. Les chauffeurs de taxis hésiteraient longtemps avant de faire un voyage jusqu'à l'*International Airport* sans être assuré qu'ils pourraient éventuellement avoir des passagers pour le voyage du retour. Il est douteux que beaucoup de chauffeurs de taxis attendraient deux ou trois heures à l'aéroport l'arrivée d'un avion, avec l'espoir problématique de passagers pour le retour vers le centre-ville d'Edmonton.

D'un autre côté, les passagers qui descendent d'avion à l'*International Airport* se plaindraient fortement si, après avoir obtenu leur bagage, ils ne pouvaient pas être immédiatement transportés de l'aéroport au centre-ville d'Edmonton. Pourtant, telle est la situation que devraient envisager plusieurs passagers s'ils ne comptaient que sur le service volontaire des chauffeurs de taxis entre l'aéroport et la ville.

The very distance of the International Airport to downtown Edmonton requires that ground transportation facilities be assured for deplaning passengers. This can only be assured by some kind of an agreement which will guarantee deplaning passengers ground transportation upon their arrival at any time of the day or night, and in any kind of weather. Voluntary cab service cannot guarantee this type of facility, particularly late at night when weather and bad road conditions are hazardous. On these occasions cab drivers refer to stay home rather than be on the highway risking accidents.

The question arises: what facilities are available in the City of Edmonton to provide for the needs of passengers using the International Airport and to enable them to reach their final destination as soon as possible, and with complete safety?

Undoubtedly some taxi cab Companies have excellent equipment, good taxis and good dispatching equipment but, with the exception of Yellow Cab Ltd., there is not one company that can provide the type of service that is required for the ground transportation of passengers at the International Airport. Even if all these other Companies combined their efforts and their resources they could not render the type of service provided at the International Airport by Yellow Cab Ltd. Only Yellow Cab Ltd., with its varied types of transportation equipment, taxis, limousines and buses, with its control despatch office located in downtown Edmonton, its offices located at the Airport and particularly with its office centrally located on the south side of Edmonton from which additional needed equipment can be easily and rapidly despatched without having to contend with the traffic and shortage of bridges across the Saskatchewan river that exists in Edmonton at the present time, has the facilities required to provide not only adequate, but the best service for Air travellers using the International Airport. These facilities are second to none in Canada. I would like to substantiate these statements.

#### TAXI OPERATORS IN EDMONTON

There are a total of seven Companies providing taxi cab service in the City of Edmonton and adjoining districts. Leaving out Yellow Cab Ltd. for the moment, the remaining Companies, with the number of licensed taxi cab units, are as follows: 1. Barrel Taxi, 11 units; 2. Calder Cabs, 18 units; 3. City Cab

La distance même entre l'*International Airport* et le centre-ville d'Edmonton exige que des moyens de transport de surface soient assurés aux passagers qui descendent d'avion. Cela ne peut être assuré que par une sorte d'accord, qui garantirait un transport de surface à la descente d'avion, n'importe quand durant le jour ou la nuit, et quelle que soit la température. Le service volontaire de taxis ne peut offrir une telle garantie, surtout tard dans la nuit quand le temps et les chemins sont mauvais et risqués. En de telles occasions les chauffeurs de taxis préfèrent rester chez-eux plutôt que de se hasarder sur le grand chemin.

La question se pose: quelles sont les facilités dont la ville d'Edmonton dispose pour répondre aux besoins des passagers qui utilisent l'*International Airport* et pour leur permettre de se rendre à leur destination finale le plus tôt possible en toute sécurité?

Sans doute, quelques compagnies de taxis sont très bien équipées, elles ont de bonnes voitures et un outillage de communication approprié, mais à l'exception de la compagnie Yellow Cab Ltd., il n'y a pas une compagnie qui peut fournir le genre de service exigé pour le transport de surface des passagers à l'*International Airport*. Même si toutes ces compagnies combinaient leurs efforts et leurs ressources, elles ne pourraient pas rendre le genre de services que la Yellow Cab Ltd. offre à l'*International Airport*. Seule la compagnie Yellow Cab Ltd., avec ses moyens de transport variés, ses taxis, ses limousines et autobus, et son bureau de contrôle régulateur, situé au centre-ville d'Edmonton et surtout avec ses bureaux à l'aéroport même et surtout son bureau en plein centre du sud d'Edmonton, d'où peut être acheminé tout matériel d'équipement nécessaire, facilement et rapidement, sans les ennuis de la circulation et la carence de ponts sur la rivière Saskatchewan, ce qui est le fait d'Edmonton à l'époque actuelle, peut offrir le matériel requis pour fournir le meilleur service et le plus convenable aux voyageurs qui font usage de l'*International Airport*. Aucune autre facilité au Canada ne le cède à celle qu'offre Yellow Cab Ltd. Permettez-moi d'établir le bien-fondé de cette déclaration:

#### COMPAGNIES DE TAXIS À EDMONTON

Il existe en tout sept compagnies qui fournissent les services de taxis dans la ville d'Edmonton et les régions avoisinantes. Laisson de côté pour le moment la Yellow Cab Ltd., les autres sont les suivantes, avec le nombre de voitures enregistrées aux fins de taxis dont chacune dispose:

Co. Ltd., 188 units; 4. Golden Cabs Ltd., 58 units; 5. Crown Taxi Ltd., 3 units; 6. A.B.C. Taxi, 3 units. Total, 309 units.

Yellow Cab Ltd. operates a total of 339 taxi units. In addition to the taxi cabs, the Company also operates prestige cars, limousines and buses. Particulars of this equipment are as follows: a) Prestige cars, 9 units; b) Supervisors' cars, 2 units; c) Wheel Chair Taxi, 1 unit; d) Airlines limousine, 1 unit; e) 12-passenger mini-buses, 2 units; f) 21 passenger Provosts buses, 3 units; g) 41 passengers G.M.C. Buses, 2 units; h) Closed-in van truck, 1 unit. Total units (excluding taxi-cabs), 21 units.

Thus it will be noted that Yellow Cab Ltd. operates more taxi cabs than all the other taxi cab Companies in Edmonton put together and, in addition, operates an imposing number of buses, prestige cars and limousines, that no other Company in Edmonton operate.

Yellow Cab Ltd. also operates a central despatch office in downtown Edmonton which is second to none in Canada. This communication centre is the heart of the operations of Yellow Cab Ltd. and without it far more units would be required to provide the efficient service now provided for passengers using the International Airport.

The personnel of Yellow Cab Ltd. is fully trained and under supervision at all times. The personnel enjoy fringe benefits that are provided to very few taxi cab employees anywhere in Canada. These consist of health and hospitalization insurance, accident insurance and a pension scheme in addition to the participation of the employees and the Company in the Canada Pension Plan. The Company also provides its employees with uniforms which do a great deal to impress the airport passengers with the efficiency of the whole operation of Yellow Cab Ltd. The number of people employed by or working in the Yellow Cab organization totals over 800.

We have prepared a folder containing photographs showing the various types of units operated by Yellow Cab Ltd. We only have one set of these photographs, mostly in color, and they give a pretty good indication of the type of equipment used by Yellow Cab Ltd. Each photograph is numbered on the back and contains a short description of the

(1) *Barrel Taxi*, 39 automobiles; (2) *Calder Cabs*, 18 automobiles; (3) *City Cab Co., Ltd.*, 188 automobiles; (4) *Golden Cabs Ltd.*, 58 automobiles; (5) *Crown Taxi Ltd.*, 3 automobiles; (6) *A.B.C. Taxi*, 3 automobiles; Total 309 automobiles.

La compagnie *Yellow Cab Ltd.* exploite 339 taxis. En plus des taxis, la compagnie commande aussi des voitures de luxe, des limousines et des autobus.

Ce matériel comporte: a) Voitures de luxe  
9 b) Voitures pour surveillants 2 c) Taxis pour chaise-roulante 1 d) Limousine pour compagnies aériennes 1 e) Mini-bus pour 12 passagers 2 f) Autobus pour prévôté pour 21 passagers 3 g) Autobus G.M.C. pour 41 passagers 2 h) Camion fermé 1 Total (sans compter les taxis-autos) 21.

Il est donc à noter que la compagnie *Yellow Cab Ltd.* exploite plus de taxis que toutes les autres compagnies de taxis d'Edmonton ensemble. De plus, qu'elle exploite un nombre imposant d'autobus, de voitures de luxe et de limousines, qu'aucune autre compagnie exploite à Edmonton.

La compagnie *Yellow Cab Ltd.* a de plus un bureau central de contrôle au centre-ville d'Edmonton, qui n'a pas son pareil au Canada. Ce centre de communication est au cœur des opérations de la *Yellow Cab Ltd.* et sans ce centre, il faudrait un plus grand nombre de voitures pour fournir les services efficaces dont les passagers qui utilisent l'*International Airport* bénéficient maintenant.

Le personnel de la compagnie *Yellow Cab Ltd.* subit une formation complète et est sous surveillance en tout temps. Il jouit de gratifications qui sont données à très peu d'employés de taxis au Canada. Il s'agit d'assurance-maladie et hospitalisation, d'assurance contre les accidents et d'un régime de pensions en plus de la participation des employés et de la compagnie au régime de pensions du Canada. La compagnie fournit en plus à ses employés des uniformes qui font beaucoup pour rehausser auprès des passagers à l'aéroport l'efficacité de services fournis par la Compagnie *Yellow Cab Ltd.* Le nombre de personnes qui travaillent pour le compte de ou sont employées par la *Yellow Cab Ltd.* se chiffre à plus de huit cents.

Nous avons préparé un dépliant qui comporte des photographies des différents genres de véhicules employés par la compagnie *Yellow Cab Ltd.* Nous n'en n'avons qu'un série, presque toutes ces photos sont en couleurs, qui donnent une bonne idée du genre d'équipement dont se sert la compagnie *Yellow Cab Ltd.* Chacune est numérotée a

picture shown in the photograph. These are as follows: (*The photographs are on file with the Clerk of the Committee.*)

1. Communication centre in downtown Edmonton which is operated by the following personnel for two shifts:

- 7 operators to receive calls,
- 3 radio despatchers to relay calls to the field;
- 1 communications manager.

The night shift is reduced to about one-third of the day shift. In addition the South Side Office has two telephone operators and one despatcher; for the night shift there is one telephone operator and one despatcher.

2. A photograph of two mini-buses in front of the Legislative Buildings in Edmonton;

3. A photograph of the inside of a mini-bus;

4. A photograph showing the fleet of 21-passenger buses;

5. A photograph showing a 41-passenger bus;

6. A photograph showing the inside of a 41-passenger bus;

7. A photograph of the van used for transporting equipment of hockey teams, baseball teams and equipment of theatrical groups;

8. A photograph showing the supervisory staff and Airport staff lined up in front of their vehicles at the head office of Yellow Cab.

9. A photograph of the drivers in uniform assigned to Airport duty.

10. & 11. Photographs of the wheel chair cab for invalids;

12-13-14-15 Different photographs of the prestige cars used by the Company for V.I.P. personnel, or on special occasions or for special tours; The prestige cars consist of Cadillacs, Chryslers, Plymouths, Dodges and Chevrolets.

Attached to this Brief and submitted as part of the Brief is a reprint of an article with the heading, (*on file with the Clerk of the Committee.*)

"Air Canada—highly honors  
Yellow Cab—Edmonton  
Edmonton Cabs tops in Airport service."

The article is a reprint from the October issue of the magazine entitled "Between Ourselves" published by Air Canada. In view of the fact the article was unsolicited by Yellow Cab Ltd., and was prepared as a result of a

verso et porte une courte explication de l'image qui paraît sur la photographie. Elles représentent: (Note écrite à la main: «Les photos sont au dossier chez le secrétaire du comité.»)

1) Le centre de communication dans le centre-ville d'Edmonton qui est desservi par le personnel suivant sur deux équipes:

7 opérateurs qui reçoivent les appels; 3 «despatchers» radio pour transmission aux véhicules; 1 gérant des communications. L'équipe de nuit est réduite à environ un tiers de l'équipe de jour. De plus le bureau-Sud a deux opérateurs au téléphone et 1 despatcher; pour l'équipe de nuit, il y a un opérateur au téléphone et un «despatcher»;

2) Photographie de deux mini-bus en face des édifices de la Législature à Edmonton;

3) Photographie de l'intérieur d'un mini-bus;

4) Photographie montrant les autobus pour 21 passagers;

5) Photographie montrant les autobus pour 41 passagers;

6) Photographie montrant l'intérieur d'un autobus pour 41 passagers;

7) Photographie du camion pour transporter les équipements de joueurs de hockey, de joueurs de baseball et le matériel pour groupes de théâtre;

8) Photographie montrant le personnel de surveillance et les préposés à l'aéroport alignés devant leur véhicule au bureau-chef de la compagnie Yellow Cab;

9) Photographie de chauffeurs en uniforme assignés au service de l'aéroport;

10) & 11) Photographies du véhicule pour chaise-roulante à l'usage des invalides.

Des photographies diverses d'automobiles de prestige dont se sert la compagnie pour le transport de personnalités éminentes, lors d'occasions spéciales ou pour des randonnées particulières. Ces voitures sont des Cadillac, des Chrysler, des Plymouth, des Dodge et des Chevrolet.

Est annexée au présent mémoire dont elle fait partie la reproduction d'un article intitulé: «Air Canada tient en haute estime les "Yellow Cabs"—Edmonton—Les "Yellow Cabs" d'Edmonton sont l'élite du service à l'aéroport».

(Confier à la secrétaire du Comité)

Cet article est une reproduction, numéro d'octobre, de la revue «Entre nous» que publie Air Canada. Étant donné que «Yellow Cab Ltd.» ne s'attendait pas à cet article qui a été rédigé à la suite d'une étude menée par

study made by Air Canada officials I would like to read it to the Committee as part of this Brief, mainly because it is a tribute paid to Yellow Cab Ltd. by an outside organization.

#### READ ARTICLE

In addition to this article Yellow Cab Ltd. has received many tributes and letters of commendation from the general public recognizing the outstanding service provided by Yellow Cab Ltd. at the International Airport. I would like to read one or two of these letters of commendation. (*on file with the Clerk of the Committee.*)

#### QUOTE LETTERS

Many other such letters are available which I will leave with the Committee. (*on file with the Clerk of the Committee.*)

I would like to make a special reference to the wheel chair cab service provided by Yellow Cab Ltd. Attached to this Brief you will find a folder describing this service and showing a picture of the type of wheel chair cab in use. Since the inauguration of this service by Yellow Cab Ltd. the wheel chair cab has been in constant use, thus attesting to the recognition of this valuable service by the handicapped of the City of Edmonton.

I would also like to say a word about the matter of safety and the safety regulations imposed by Yellow Cab Ltd. on its drivers for the protection of the general public.

Safety is one of the outstanding features of the operations of Yellow Cab. The idea of safety is drilled into an employee from the moment he joins the Organization. Upon joining the Organization the employee of Yellow Cab is provided with a "Yellow Cab Directory", part of which deals with the matter of safety. In addition all employees assigned to Airport duty are provided with a booklet entitled "Yellow Cab Operator Manual" which sets out the regulations governing Airport duty. Most of this booklet deals with questions of safety.

Every twenty minutes the despatcher broadcasts over the radio to all drivers a safety reminder and a slogan—this, every twenty minutes!

In addition the Company publishes periodically a newsletter entitled "Yellow Cab News", at the top of which we find the slogan "Drive carefully for your sake and for the sake of others." These news sheets deal mainly with the safety factor in the operation of taxi cabs. I have attached to each Brief a number of these news sheets. I have handed a further supply to the Secretary, along with a folder containing the photographs already

les hauts fonctionnaires d'Air Canada, je voudrais en donner lecture au Comité comme partie intégrante du présent mémoire surtout parce qu'il s'agit d'un éloge manifeste par une tierce partie à l'égard de «Yellow Cab Ltd».

#### LECTURE FAITE

En outre, «Yellow Cab Ltd.» a reçu du public en général de nombreux éloges et des lettres de félicitation en reconnaissance des éminents services fournis par «Yellow Cab Ltd» à l'aéroport international. Je voudrais vous donner lecture d'une ou deux de ces lettres (*Confierées au Secrétaire du Comité*)

#### LECTURE DES LETTRES

Je confie au Comité de nombreuses autres lettres de cette teneur (*Confierées au secrétaire du Comité*).

Je voudrais signaler surtout le service des chaises roulantes dont s'occupe «Yellow Cab Ltd». Annexé au présent mémoire se trouve un dépliant expliquant ce service ainsi qu'une photographie montrant ce genre de voiture avec service de chaise roulante. Depuis que «Yellow Cab» a inauguré ce service, cette voiture ainsi équipée a servi continuellement, ce qui témoigne de son utilité précieuse pour les handicapés d'Edmonton.

Je voudrais aussi traiter brièvement de l'aspect de la sécurité et des règlements à ce sujet qu'a imposés «Yellow Cab Ltd» à ses conducteurs en vue de la protection du public en général.

Dans son fonctionnement «Yellow Cab» se soucie entre autres facteurs de la sécurité. Dès leur embauchage on inculque aux employés la notion de sécurité et on leur remet un livret de directives qui traite en partie de cet aspect. En outre, on remet à tous ceux qui sont de service à l'aéroport un recueil contenant les règlements de ce service. Ce recueil traite en grande partie de la sécurité.

Toutes les vingt minutes, l'expéditeur rappelle par radio aux conducteurs les règles de la prudence au moyen d'un slogan. Je dis bien, toutes les vingt minutes.

En outre, la compagnie diffuse à intervalles un bulletin intitulé «Yellow Cab News» coiffé du slogan: «Conduisez prudemment, il y va de votre intérêt et de celui d'autrui». Ces bulletins soulignent l'importance de la sécurité au volant des voitures de taxi. Ces bulletins de nouvelles sont annexés à chaque mémoire. J'en ai remis d'autres au secrétaire en plus d'un dossier contenant les photos dont j'ai parlé ainsi qu'un exemplaire du livret intitulé

referred to in which will also be found a copy of the booklet entitled "Airlines Operator Manual." (on file with the Clerk of the Committee)

Furthermore, the Division of Motor Vehicles of the Department of Transportation of the State of Wisconsin publishes a leaflet entitled "Dangerous Combinations and How they can be Broken." This leaflet deals entirely with matters of safety. I am pleased to supply a few copies of this leaflet to the Committee. (On file with the Clerk of the Committee)

Readers Digest, in its issue of November, 1958, published an article on safety driving entitled "How to Train your Eyes for Better Driving." I am also pleased to supply the Committee with a few reprints of this article. (On file with the Clerk of the Committee)

You will note that these two reprints contain the name of Yellow Cab Ltd. Yellow Cab Ltd. obtained permission to reprint these two leaflets. They were distributed by the thousands, not only to all the drivers of Yellow Cab, but also to the general public with whom Yellow Cab came in contact.

Finally, on the matter of safety, I would like to point out that License Agreement No. 79081 issued by the Minister of Transport to Yellow Cab Ltd. provides, in clause 18, that Yellow Cab shall at all times maintain public liability and property damage insurance in the amount of \$300,000.00. The amount of insurance maintained by Yellow Cab is \$500,000.00 for each taxi in operation and \$1,000,000.00 for each limousine or bus used in Airport operations. This is far in excess of the amount required by the Department of Transport.

Yellow Cab Ltd. has reason to be proud of its safety record and has spared nothing to improve this safety record and to provide greater and better protection for the travelling public.

#### FRANCHISE AGREEMENT

It must be obvious that the facilities of Yellow Cab Ltd. are essential in order to service properly passengers using the International Airport. Furthermore the essential equipment can only be acquired at great cost. It would be economic folly for all the taxi cab Companies in Edmonton to purchase all the equipment comparable to that now owned by Yellow Cab Ltd. to service the Edmonton International Airport. By the same token it would be economic folly for any Company to invest the amount of money required to obtain this type of equipment unless the Company had some assurance that it could make effective and efficient use of the equipment and

«Airlines Operator Manual» (Confierés au secrétaire du Comité).

De plus, la direction des véhicules moteur du ministère des Transports de l'État du Wisconsin diffuse un feuillet intitulé «Dangerous Combinations and how they can be broken» (Comment surmonter les dangers multiples). Ce feuillet est consacré en entier aux questions de sécurité. Je suis heureux d'en remettre quelques exemplaires au Comité (Confierés au secrétaire du Comité).

Dans son numéro de novembre 1958, le Readers Digest renferme un article intitulé «How to train your Eyes for better Driving» (Comment habituer ses yeux pour mieux conduire). Je suis heureux encore une fois de remettre quelques exemplaires de cet article au Comité. (Confierés au secrétaire du Comité).

Veuillez remarquer que ces articles mentionnent «Yellow Cab Ltd.» et que nous avons été autorisés à les reproduire. Nous en avons distribué des milliers, non seulement aux conducteurs de «Yellow Cab» mais à ceux avec qui nous faisons affaire.

Je voudrais enfin souligner, au sujet de la sécurité, qu'en vertu du permis n° 79081 délivré à «Yellow Cab Ltd.» par le ministère des Transports, l'article 18 stipule que «Yellow Cab» doit en tout temps se munir d'assurance contre les dommages à autrui et à la propriété pour un montant de \$300,000. «Yellow Cab» maintient en vigueur une assurance de \$500,000 pour chacune de ses voitures en service et \$1,000,000 pour chaque limousine ou autocar de service à l'aéroport. Cette somme excède de beaucoup les exigences du ministère des Transports.

•Yellow Cab s'enorgueillit avec raison de sa fiche de sécurité et n'a pas ménagé ses efforts en ce sens afin de procurer aux voyageurs davantage et mieux de protection.

#### CONTRAT DE CONCESSIONNAIRE

On conçoit évidemment que les services de «Yellow Cab» sont essentiels afin de subvenir convenablement aux besoins des voyageurs empruntant l'aéroport international. En outre, ces installations sont fort coûteuses. Ce serait pour toutes les compagnies de taxi d'Edmonton une folie économique de se procurer des installations comparables à celles qu'utilise présentement «Yellow Cab» à l'aéroport international d'Edmonton. Ce serait également vrai pour toute autre compagnie qui investirait des fonds afin d'acquérir ces installations à moins qu'elle ne soit persuadée qu'elle pourrait les utiliser efficacement en vue de tirer parti de son placement. Cela nous porte à

thus obtain a return on the money so invested. This leads us to a consideration of the franchise or contract agreement between the Department of Transport at Ottawa and Yellow Cab Ltd.

There are two ways in which a Company can obtain a franchise or a contract for servicing an International Airport such as Edmonton. The first is by tenders being called by the Department of Transport to provide the service to the public at the lowest rate possible, with the lowest tender being accepted by the Department.

The difficulty regarding this proposal, however, is that unless a Company had the equipment beforehand it would not be in a position to tender. If the Company were to acquire the equipment before hand, submit a tender, and lose out, it would find itself saddled with a great deal of equipment for which it could not pay. This type of franchise might be allocated by tender in the initial stages when an Airport is being put into operation, but I question very much whether even then this would be the best type of arrangement to make.

The second type of arrangement to obtain a franchise or contract would be by negotiation between an Operator and the Department of Transport under which the Operator would be assured of a franchise or contract agreement at an airport, but under which also it would be *obligated* to provide service to the satisfaction of the general public and to the satisfaction of the Department of Transport. Before granting such a contract the Department would wish to ensure that the Operator has, or is in a position to obtain, the equipment necessary to provide the kind of service required. The franchise or contract should also provide for inspection by the Department to ensure that the Operator lives up to its undertaking as provided in the contract. Yellow Cab Ltd. operates the ground transportation facilities at the International Airport in Edmonton under a contract negotiated under the second arrangement. The existing contract is in effect a licensing agreement dated December 16, 1966 and covers License No. 79081 issued by the Department of Transport to Yellow Cab Ltd.

This contract in effect is a two-way street. The contract provides certain benefits to the Operator, but it also provides certain obligations the Operator must meet—obligations which can only be undertaken and fulfilled under a franchise type of agreement I submit that in the City of Edmonton Yellow Cab Ltd. is the only Company that is in a position to undertake the obligations required by the Department of Transport in a franchise for

nous pencher sur la concession ou l'accord par contrat entre le ministère fédéral des Transports et «Yellow Cab Ltd.».

Toute compagnie qui postule une concession ou un contrat en vue de desservir un aéroport international comme celui d'Edmonton doit envisager deux possibilités. La première a trait aux soumissions demandées par le ministère des Transports en vue de servir le public selon des frais les moins élevés possibles alors que le ministère accepte la plus basse soumission.

En pareil cas, cependant, des difficultés surgissent car, à moins que le soumissionnaire n'ait au préalable les installations nécessaires, il n'est pas en mesure de déposer une soumission. Si une compagnie achète l'équipement avant de déposer sa soumission et que celle-ci est écartée, elle se voit en reste avec de nombreuses installations qu'elle ne peut payer. Ce genre de concession pourrait être accordée par soumission, lorsque débute l'activité d'un aéroport. Néanmoins, je doute sérieusement que cette méthode serait ce qu'il y a de mieux.

Un deuxième genre d'accord en vue d'obtenir une concession ou un contrat serait par voie de négociations entre un exploitant et le ministère des Transports aux termes desquelles l'exploitant s'assurerait une concession ou un contrat à l'égard d'un aéroport. Ces dispositions porteraient également sur l'*obligation* de procurer un service satisfaisant les exigences du public et du ministère des Transports. Avant que ne soit accordé un tel contrat, le ministère voudrait s'assurer que l'exploitant détient ou peut acquérir l'outillage nécessaire au maintien du service requis. Toute concession ou contrat devrait également comporter un examen par le ministère afin que celui-ci s'assure que l'exploitant respecte les conditions de son contrat. C'est en vertu de ce deuxième régime de contrat que «Yellow Cab Ltd.» exploite le service de transport par terre à l'aéroport international d'Edmonton. Effectivement, le contrat actuel constitue un permis entériné le 16 décembre 1966, aux termes du permis n° 79081 délivré à «Yellow Cab Ltd.» par le ministère des Transports.

Ce contrat comporte deux aspects différents. Il accorde à l'exploitant certains avantages, mais il porte également sur certaines obligations auxquelles doit se conformer l'exploitant. Ces obligations ne peuvent être respectées qu'aux termes d'un accord de concession. Je soutiens que, dans la ville d'Edmonton, «Yellow Cab Ltd.» est la seule compagnie en mesure de s'engager à respecter les obligations exigées par le ministère des

ground transportation from the International Airport in Edmonton. Furthermore, the officials of the Department of Transport have maintained a constant check on the operations of Yellow Cab Ltd. and have expressed from time to time complete satisfaction with the personnel and equipment used by Yellow Cab Ltd. and the service provided by Yellow Cab Ltd.

I would like to read two clauses from the License Agreement No. 79081:

"12. That the Licensee shall maintain at the said Airport, a sufficient number of motor vehicles to accommodate normal anticipated passenger traffic at the said Airport.

13. That the motor vehicles used by the Licensee in the exercise of the right and privilege hereby granted shall be of a recent manufacture, roomy and neat in appearance, and shall at all times be maintained in good running conditions."

I can safely say that Yellow Cab have been most faithful in living up to these obligations imposed on it under its License.

Section 14 of the License Agreement also provides that Yellow Cab Ltd. must file with the Minister a tariff of its charges approved by the appropriate local authority or approved by the Minister. This has been done and I am pleased to deposit with the Committee copies of the following documents:

a) Taxi cab tariff approved by the City of Edmonton setting out the fare structure for all taxi cabs operating within the City;

b) Yellow Cab Ltd. Tariff Rate for operations to and from the International Airport which have been approved by the Minister.

Furthermore, Yellow Cab Ltd. has made it a policy to consult the Department officials before making any change in its service or requiring any new equipment in order to ensure that the proposed change or the equipment to be obtained would meet with the approval of the officials of the Department of Transport. This kind of contact with the Department has assisted a great deal in maintaining the good relationship that exists between the officials of the Department of Transport and officials of Yellow Cab Ltd.

Transports touchant une concession de transport par terre depuis l'aéroport international d'Edmonton. En outre, les fonctionnaires du ministère des Transports ont contrôlé en tout temps l'activité de «Yellow Cab Ltd.» et ils ont, de temps en temps, exprimé leur entière satisfaction à l'égard des employés et des installations qu'utilise «Yellow Cab Ltd.» ainsi qu'en raison de son service.

Je voudrais vous donner lecture de deux alinéas que comporte le contrat du permis 79081.

"12. Que le détenteur du permis maintiendra en service audit aéroport un nombre suffisant de véhicules moteur afin d'accueillir la circulation normale des voyageurs attendus audit aéroport.

13. Que les véhicules moteur qu'utilise le détenteur de permis, dans l'exercice des droits et priviléges accordés par les présentes, sont de fabrication récente, spacieux et propres et qu'ils seront en tout temps en bon état."

Je dirais sans crainte que «Yellow Cab» a respecté le plus fidèlement possible les obligations exigées aux termes de son permis.

L'article 14 du contrat de permis stipule en outre que «Yellow Cab Ltd.» doit déposer auprès du ministre le barème de ses tarifs autorisés par l'autorité locale habilitée ou approuvée par le ministre. Ce devoir a été exécuté et je suis heureux de déposer devant le Comité des copies des documents suivants:

a) Les tarifs de taxi, autorisés par la ville d'Edmonton, indiquant les modalités des prix touchant tous les taxis exploitant leur commerce dans la ville;

b) Le barème des tarifs de «Yellow Cab Ltd.», autorisés par le ministre, pour le trajet aller et retour de l'aéroport international.

En outre, «Yellow Cab Ltd.» a adopté comme ligne de conduite de consulter les fonctionnaires du ministère antérieurement à toute modification à son service ou à l'acquisition de tout nouvel outillage afin de s'assurer que les changements ou l'outillage prévus sont conformes aux normes établies par les fonctionnaires du ministère des Transports. Un contrat de ce genre avec le ministère a grandement concouru au maintien des bonnes relations qui existent entre le ministère des Transports et les dirigeants de «Yellow Cab Ltd.».

#### VISITE AUX INSTALLATIONS DE COMMUNICATIONS DE YELLOW CAB

Je conçois que le présent mémoire tel que présenté ne peut refléter que brièvement tous les travaux de «Yellow Cab Ltd.». Nous estimons qu'un examen de visu de son activité

#### VISIT TO YELLOW CAB COMMUNICATIONS FACILITIES

I realize that a Brief such as this can only give a very cursory aperçu of the total operations of Yellow Cab Ltd. We feel a visual review of the operations would give a far

better understanding of the operations of Yellow Cab Ltd. We would be most delighted therefore, if the Committee has the time available, to take the whole Committee to the headquarters of Yellow Cab in order to give the Committee an opportunity of seeing the communications centre in operation. Even photograph No. 1 does not do justice to what is going on in the operations centre. One must be present to hear the incoming calls and see the incoming calls transmitted to the despatchers to fully appreciate the importance and the efficient operation of the communications centre. If the Committee has any spare time available, and we could be given an indication as to when it would be convenient for the members of the Committee, we would have transportation available to transport the whole Committee, including the staff, to view the communications centre in operation.

#### CONCLUSION

We know there have been problems at other International Airports because of the franchise granted to some particular ground transportation Company. There may be some criticism as to the franchise granted to Yellow Cab Ltd. in Edmonton; if so, we are unaware of it. There may have been some complaints about the operation and the service provided by Yellow Cab Ltd.; again, we are unaware of them. If during the course of the hearings problems do come up or complaints are made as to our operations, we hope we may have the opportunity of answering these complaints, if any, or dealing with any problems raised because, as far as we are aware, there has been nothing but commendation from the public—nothing but a spirit of goodwill between the Company and its employees—and a complete lack of any criticism on the part of other taxi cab Companies in Edmonton, relating to the ground transportation facilities provided by Yellow Cab Ltd. at the International Airport in Edmonton.

ALL OF WHICH IS RESPECTFULLY  
SUBMITTED  
YELLOW CAB LTD.  
per:  
(LUCIEN MAYNARD, Counsel)

constituerait une compréhension beaucoup plus avantageuse des activités de «Yellow Cab Ltd». Par conséquent, si le Comité en a le temps, nous serions des plus réjouis s'il se rendait au complet au siège principal de «Yellow Cab» afin de constater l'activité qui règne à ce centre de communications. Il faut y être présent afin d'entendre les appels qui y parviennent et qu'on transmet aux expéditeurs afin de saisir à leur juste valeur l'importance et la marche efficace des travaux au centre des communications. Si le Comité dispose du temps voulu et qu'il nous en préviennent, tous ses membres, y compris le personnel, seraient acheminés vers le centre de communications afin de le voir à l'œuvre.

#### CONCLUSION

Nous sommes conscients des problèmes qui ont surgi dans d'autres aéroports internationaux à cause de concessions accordées à une certaine compagnie de transport par terre en particulier. On formule peut-être certaines critiques à l'endroit de «Yellow Cab Ltd», à Edmonton. Si tel est le cas, nous l'ignorons. Peut-être que certains griefs ont été exposés à l'égard de l'exploitation et du service de «Yellow Cab Ltd». Nous l'ignorons également. Si, au cours des audiences, certains problèmes surgissent ou qu'on se plaint de notre travail, nous comptions et nous espérons que nous pourrons être en mesure de répondre à ces critiques s'il y a lieu. Nous comptions aussi traiter de toute question qu'on soulèverait car, pour autant que nous sachions, nous n'avons mérité que des éloges du public, seulement que des preuves de bonne volonté entre la compagnie et ses employés et il existe une absence totale de critiques de la part d'autres compagnies de taxi à Edmonton en ce qui a trait au transport par terre dont s'occupe «Yellow Cab Ltd» à l'aéroport international d'Edmonton.

Le tout respectueusement soumis,

«Yellow Cab Ltd»  
Par: (signé) Lucien Maynard,  
Conseiller juridique.

April, 1970.

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Second Session

Twenty-eighth Parliament, 1969-70

Deuxième session de la

vingt-huitième législature, 1969-1970

STANDING COMMITTEE  
ON

COMITÉ PERMANENT  
DES

TRANSPORT  
AND COMMUNICATIONS      TRANSPORTS  
ET DES COMMUNICATIONS

*Chairman*

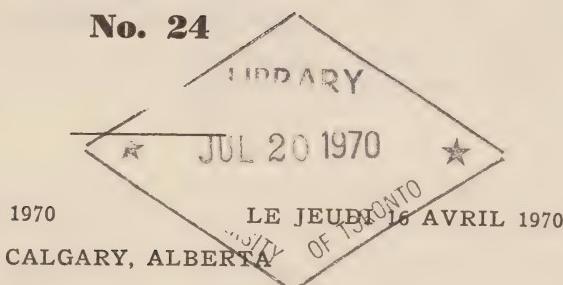
H.-Pit Lessard

*Président*

MINUTES OF PROCEEDINGS  
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET  
TÉMOIGNAGES

No. 24



THURSDAY, APRIL 16, 1970

CALGARY, ALBERTA

LE JEUDI 16 AVRIL 1970  
OF TORONTO

*Respecting*

Ground transportation at airports  
in Canada

*Concernant*

Transport de surface des aéroports  
au Canada

WITNESSES—TÉMOINS

(See Minutes of Proceedings)

(Voir les Procès-verbaux)

STANDING COMMITTEE  
ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

*Chairman*  
*Vice-Chairman*

and Messrs.

Benjamin,  
Deakon,  
Forget,  
Forrestall,  
Givens,  
Godin,

H.-Pit Lessard  
Charles Turner

*Président*  
*Vice-président*

et MM.

Horner,  
Howe,  
Peddle,  
Portelance,  
Pringle,  
Rock,

Skoberg,  
Skoreyko,  
Smith (*Saint-Jean*),  
Thomas (*Maisonneuve*),  
Thomas (*Moncton*),  
Trudel—(20).

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité,*  
Robert Normand,  
*Clerk of the Committee.*

[Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, April 16, 1970

(49)

The Standing Committee on Transport and Communications met in Calgary at 9:40 this day. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Deakon, Forget, Forrestall, Givens, Horner, Howe, Peddle, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Skoreyko, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maisonneuve*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(17).

Other Member present: Mr. Pat Mahoney.

Witnesses: From Killarney Taxi Ltd.: Mr. J. D. Lamarsh, Solicitor; Detmar T. Wolk, Secretary-Treasurer; From Bell Cabs Ltd.: Mrs. Emily E. Richardson.

The Chairman introduced Mr. Lamarsh who in return introduced officials of the companies he represents. Mr. Lamarsh proceeded to give a short summary of the Brief, and comments were given by Mrs. Richardson and Mr. Wolk. They were questioned thereon.

It was

Agreed.—That a letter from the Department of Transport—Airport Manager in Calgary, Alberta, addressed to “Calgary Noble Taxi Ltd.”, 126-13 Avenue, S.W., Calgary, Alberta, dated April 1st, 1970, relating to non-franchise operators receiving fares at the airport, as well as letters from Holiday Inn, the Highlander Motor Hotel and the City of Calgary, dated April 15, 14 and 14, respectively, be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence.

Letter from the Department of Transport—Airport Manager in Calgary, Alberta, addressed to “Calgary Noble Taxi Ltd.”, 126-13 Avenue, S.W., Calgary,

[Traduction]

PROCÈS-VERBAUX

Le JEUDI 16 avril 1970

(49)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin, à Calgary, à 9h 40. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Deakon, Forget, Forrestall, Givens, Horner, Howe, Peddle, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Skoreyko, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maisonneuve*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(17).

Autre député présent: M. Pat Mahoney.

Témoins; de Killarney Taxi Co. Ltd.: MM. J. D. Lamarsh, avocat; Detmar T. Wolk, secrétaire-trésorier; de Bell Cabs Ltd.: Mme Emily E. Richardson.

Le président présente M. Lamarsh qui, à son tour, présente les dirigeants des sociétés qu'il représente. M. Lamarsh donne un court résumé du mémoire que commentent Mme Richardson et M. Wolk. Ils répondent ensuite aux questions des députés.

Il est,

Convenu,—Que la lettre du ministère des transports—du directeur d'aéroport à Calgary (Alberta), adressée à *Calgary Noble Taxi Ltd.*, 126-13ième avenue, S.O., Calgary (Alberta) le 1er avril 1970, concernant les conducteurs de taxis qui n'ont pas la concession mais qui reçoivent le prix de la course à l'aéroport, de même que les lettres de *Holiday Inn*, du *Highlander Motor Hotel* et de la Cité de Calgary, des 15, 14 et 14 avril respectivement, soient imprimées en appendice aux Procès-verbaux et Témoignages du jour.

Lettre du ministère des transports—du directeur d'aéroport à Calgary (Alberta), adressée à “*Calgary Noble Taxi Ltd.*”, 126-13ième avenue, S.O., Calgary

Alberta, dated April 1st, 1970, relating to non-franchise operators receiving fares at the airport (*See appendix Z*).

Letter from Holiday Inn, dated April 15, 1970 (*See appendix Z'*).

Letter from the Highlander Motor Hotel, dated April 14, 1970 (*See appendix Z*).

Letter from the City of Calgary, dated April 14, 1970 (*See appendix Z*).

On motion of Mr. Skoreyko:

*Resolved*,—That the Briefs submitted by Bell Cabs Ltd. and Killarney Taxi Co. Ltd. be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*Appendix AA*).

The questioning of the witnesses being concluded, the Chairman thanked them for their contribution and they were allowed to retire.

At 11:55 a.m., the Committee adjourned until 2:00 p.m. this afternoon.

#### AFTERNOON MEETING (50)

The Standing Committee on Transport and Communications reconvened this afternoon at 2:05 p.m. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

*Members present*: Messrs. Deakon, Givens, Forget, Horner, Howe, Lessard (*La Salle*), Peddle, Portelance, Pringle, Rock, Skoreyko, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maisonneuve*), Thomas (*Moncton*), Trudeau, Turner (*London East*)—(16).

*Witnesses*: From United Imperial Cabs Limited: Mr. Philip Thomas Kueber, Solicitor; Mr. Gordon Gregory, Operations Manager; From City Cabs: Mr. T. Ellis; From Tijuana Cabs: Mr. John Beagle; From Island Cabs: Mr. George Lawson.

The Chairman introduced Mr. Kueber who commented on their Brief submitted

(Alberta) le 1<sup>er</sup> avril 1970, concernant les conducteurs de taxis qui n'ont pas la concession mais qui reçoivent le prix de la course à l'aéroport (*Voir appendice Z*).

Lettre de *Holiday Inn*, du 15 avril 1970 (*Voir appendice Z'*).

Lettre de *Highlander Motor Hotel*, du 14 avril 1970 (*Voir appendice Z*).

Lettre de la Cité de *Calgary*, du 14 avril 1970 (*Voir appendice Z*).

M. Skoreyko propose, et

*Il est résolu*,—Que les mémoires présentés par le *Bell Cabs Ltd.*, et *Killarney Taxi Company Ltd.*, soient imprimés en appendices aux Procès-verbaux et Témoignages du jour (*Appendice AA*).

L'interrogatoire des témoins terminé, le président les remercie et leur permet de se retirer.

A 11 h. 55, la séance du Comité est levée jusqu'à 2 heures de l'après-midi.

#### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (50)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit de nouveau à 2h. 05. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

*Députés présents*: MM. Deakon, Givens, Forget, Horner, Howe, Lessard (*La Salle*), Peddle, Portelance, Pringle, Rock, Skoreyko, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maisonneuve*), Thomas (*Moncton*), Trudeau, Turner (*London-Est*)—(16).

*Témoins*: de la *United Imperial Cabs Limited*: MM. Philip Thomas Kueber, avocat; Gordon Gregory, directeur des opérations; de la *City Cabs*: M. T. Ellis; de *Tijuana Cabs*: M. John Beagle; de la *Island Cabs*: M. George Lawson.

Le président présente M. Kueber qui fait un commentaire du mémoire présenté par

by United Imperial Cabs Ltd. and was questioned thereon assisted by his colleagues.

On motion of Mr. Deakon:

*Resolved*,—That the Brief submitted by United Imperial Cabs Limited be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix BB*).

The questioning being concluded, the Chairman thanked the witnesses for the evidence given and they were allowed to retire.

At 4.40 p.m., the Committee recessed until 5.08 o'clock p.m. when the Chairman introduced Mr. Ellis who made a short opening statement and was questioned thereon assisted by his colleagues from Tijuana Cabs and Island Cabs.

Moved by Mr. Smith (*Saint-Jean*) it was

*Resolved*,—That the Brief submitted by Mr. T. Ellis for City Cabs, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix CC*).

At 5.50 p.m., the questioning being concluded, the Committee adjourned until 9.30 a.m., April 17, 1970.

FRIDAY, April 17, 1970  
(51)

The Standing Committee on Transport and Communications met in Calgary at 9.30 a.m. this day. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Benjamin, Deakon, Forget, Forrestall, Givens, Horner, Howe, Lessard (*La Salle*), Peddle, Porte-lance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maisonneuve*), Trudel, Turner (*London East*)—(17).

Witnesses: *From the Transportation and Development Authority of Calgary*: Dr. W. R. Trost, President of the Consulting Firm: La Borde, Sinat and Trost Ltd.

It was moved by Mr. Pringle:

la *United Imperial Cabs Limited* et répond, aidé de ses collègues, aux questions des députés sur ce chapitre.

M. Deakon propose, et

*Il est convenu*,—Que le mémoire présenté par la *United Imperial Cabs Limited* soit imprimé en appendice aux Procès-verbaux et Témoignages du jour (*Voir appendice BB*).

L'interrogatoire terminé, le président remercie les témoins et leur permet de se retirer.

A 4h. 40, la séance du Comité est suspendue jusqu'à 5h. 08, alors que le président présente M. Ellis qui fait une courte déclaration d'ouverture et est interrogé, ainsi que ses collègues de la *Tijuana Cabs* et de la *Island Cabs*.

M. Smith (*Saint-Jean*) propose, et

*Il est résolu*,—Que le mémoire présenté par M. T. Ellis de la *City Cabs* soit imprimé en appendice aux Procès-verbaux et Témoignages du jour. (*Voir appendice CC*).

A 5h. 50 du soir, l'interrogatoire terminé, la séance du Comité est levée jusqu'à 9 h. 30 du matin le 17 avril 1970.

Le VENDREDI 17 avril 1970  
(51)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin, à Calgary, à 9h. 30. Le président, M. H.-Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Députés présents: MM. Benjamin, Deakon, Forget, Forrestall, Givens, Horner, Howe, Lessard (*La Salle*), Peddle, Porte-lance, Pringle, Rock, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maisonneuve*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(17).

Témoins: *de la Transportation and Development Authority of Calgary*: le D<sup>r</sup> W. R. Trost, président de la Société d'experts-conseils: *La Borde, Sinat and Trost Ltd.*

M. Pringle propose, et

*Resolved*,—That the documents entitled "Air Service Requirements of Calgary 1969-1973" and "Submission to the Minister of External Affairs, the Minister of Transport, and the President of the C.T.C. dated January 1970", be filed with the Clerk of the Committee as Exhibits No. 12 and 13 respectively.

The Chairman introduced Dr. Trost who gave a short statement regarding the nature and activities of the organization he represents and he was questioned thereon.

At 10.30 a.m., the questioning being concluded, the Chairman thanked the witness who was allowed to retire, and the Committee adjourned until 9.30 a.m., April 18, 1970.

*Il est résolu*,—Que les documents intitulés *Air Service Requirements of Calgary 1969-1973* (*Besoins en services aériens de Calgary 1969-1973*) et «*Mémoire au ministre des Affaires extérieures, au ministre des Transports, et au président de la C.T.C. de janvier 1970*», soient déposés chez le greffier du Comité comme pièces n°s 12 et 13 respectivement.

Le président présente le D<sup>r</sup> Trost qui fait une courte déclaration au sujet de la nature et des activités de l'organisation qu'il représente. Il répond ensuite aux questions des députés.

A 10h. 30, l'interrogatoire terminé, le président remercie le témoin et lui permet de se retirer. La séance du Comité est levée jusqu'à 9h. 30 du matin le 18 avril 1970.

*Le greffier du Comité,  
Robert Normand,  
Clerk of the Committee.*

*Texte]*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, April 16, 1970

0933

**The Chairman:** Gentlemen, we have a quorum and I would like to welcome you all here at the Transport hearing this morning. I would like to call upon two taxi companies. The first is the Bell Cabs Ltd and then the Killarney Taxi Co. Ltd. These two companies will be represented by Mr. J. D. Lamarsh. Will you please come forward?

Mr. Lamarsh will not read his brief. He will just give us a resume and then there will be a question period. Will you proceed, Mr. Lamarsh?

**Mr. J. D. Lamarsh (Solicitor representing Bell Cabs Ltd. and Killarney Taxi Co. Ltd.):** Thank you very much, Mr. Chairman. It is a pleasure to be first on the list of people from whom you will hear in Calgary and I would like to take this opportunity, Mr. Chairman and members of your Committee, to extend a very warm welcome indeed to the city. Perhaps that is about the only warmth you are going to see while you are here, but this is exceptional for Calgary. As you know, this is the banana belt, the foothills area of Canada, and the weather you are experiencing right now is very unusual indeed.

I have with me this morning Mrs. Emily E. Richardson, President of Bell Cabs Ltd., a company which has been doing business in Calgary for some 25 years. Mrs. Richardson is to the far right of the table. Also Mr. Detmas B. Wolk, Secretary Treasurer of Killarney Taxi Co. Ltd., whose company also has been in the taxicab industry in Calgary since the middle nineteen-forties as indicated by our brief.

The brief you have before you was—I will not say thrown together, but—incorporated in very hasty fashion. I apologize for the odd spelling and grammatical errors contained in it. It was our understanding earlier that perhaps the Committee would not be able to attend in the West to hear submissions and that we might have to go East, and we wanted to be certain to comply with the time

[Interprétation]

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 16 avril 1970

**Le président:** Messieurs, nous sommes en nombre. J'aimerais ce matin, souhaiter à tous la bienvenue à l'audience du Comité des Transports.

J'aimerais demander à deux compagnies de taxis de comparaître; la première, la Bell Cabs Ltd. et la seconde, la Killarney Taxi Co. Ltd. Ces compagnies seront représentées par M. J. D. Lamarsh. Auriez-vous l'obligeance de vous avancer, s'il vous plaît?

M. Lamarsh ne donnera pas lecture de son mémoire, mais se contentera de le résumer, après quoi il y aura une période de questions.

**M. J. D. Lamarsh (procureur de la Bell Cabs Ltd. et de la Killarney Taxi Co. Ltd.):** Merci mille fois, monsieur le président. Je constate avec satisfaction que mon nom figure en tout premier lieu sur la liste des personnes que vous entendrez à Calgary. Je désire profiter de cette occasion, monsieur le président, et messieurs les membres du Comité, pour vous souhaiter la plus cordiale bienvenue dans notre ville. C'est la seule chaleur, peut-être, dont vous aurez l'occasion de jouir au cours de votre séjour ici, mais cela est exceptionnel pour Calgary. Comme vous le savez, nous nous trouvons ici dans la région la plus chaude, c'est-à-dire le contrevent des Rocheuses, et la température qui sévit actuellement est vraiment insolite.

Je suis accompagné ce matin de M<sup>me</sup> Emily E. Richardson, présidente de la Bell Cabs Ltd. compagnie qui poursuit son exploitation à Calgary depuis quelque 25 ans. M<sup>me</sup> Richardson se trouve à ma droite, de même que M. Detmas B. Wolk, secrétaire-trésorier de la Killarney Cab Ltd. qui exerce également son activité, dans l'industrie du taxi, à Calgary, depuis le milieu des années '40, comme l'indique notre mémoire.

Le mémoire que vous avez en main a été rédigé, je ne dirais pas à la diable, mais en toute hâte. Je m'excuse des fautes d'orthographe ou de grammaire que vous y trouverez. Nous avions d'abord cru qu'il ne serait peut-être pas possible au Comité de se rendre dans l'Ouest pour entendre les témoignages, et que nous aurions peut-être à nous rendre dans l'Est. Et nous voulions nous assu-

## [Text]

stated in your advertisement for filing briefs. In fact, we requested and received a short extension, but I am afraid it was not long enough to permit us to do the kind of top-rate job we would really have liked to have done with respect to the submission.

## [Interpretation]

rer de ne pas outrepasser le délai fixé dans votre annonce pour la présentation des mémoires. En fait, nous avons demandé que ce délai soit retardé un peu, ce qui nous a été accordé, mais je crains que cette extension n'était pas suffisante pour nous permettre d'accomplir un travail de première qualité comme nous aurions souhaité le faire, en préparant ce mémoire.

De toute façon, quelle qu'en soit la valeur, vous l'avez en main, et plutôt que de vous en faire maintenant la lecture complète, je préfère simplement, à l'heure actuelle, relever quelques points saillants que nous croyons en rapport avec la situation qui se présente ici, et le faire le plus rapidement possible, après quoi je pourrais peut-être avec votre permission, monsieur le président, demander à M<sup>me</sup> Richardson et à M. Wolk de faire de brèves observations, à titre de chefs d'entreprises, et de signaler leurs principaux soucis étant donné leurs connaissances de l'industrie en cause, à Calgary, et la façon dont ils ont dirigé leurs entreprises dans cette ville.

La première partie du mémoire résume simplement certains points relatifs à l'histoire de ces compagnies et au genre de services qu'ils ont assuré aux citoyens de cette ville et aux voyageurs qui s'y rendaient ou la quittaient. Nous signalons au début, qu'à notre avis, la situation actuelle du transport entre l'aéroport international de Calgary et la ville elle-même est «discriminatoire» et injuste.

Le mémoire, soit dit en passant, est présenté au nom des deux compagnies, chacune ayant approuvé les observations de l'autre, et il se divise en deux parties. La première comprend des observations générales à l'égard de la situation qui prévaut à Calgary, lesquelles sont fondées sur l'expérience de mes clients, et la seconde, certaines remarques supplémentaires qui, à notre avis, pourraient fort bien être étudiées par votre Comité, en vue peut-être, de mettre au point une politique que pourrait adopter le Parlement de ce pays, et qui serait apte à régir d'une façon convenable le service de taxi aux aéroports internationaux, et plus particulièrement, bien sûr à celui de Calgary.

Abordons d'abord la partie qui comprend les observations d'ordre général. Monsieur le président, nous avons été heureux de pouvoir prendre connaissance des mémoires qui ont été présentés lors des audiences que vous avez tenues à Montréal. Nous n'avons pas reçu les comptes rendus des audiences de Toronto, dont nous n'avions d'ailleurs pas fait la demande. De plus, je crois comprendre que vous vous êtes réunis hier, à Edmonton. Toutefois, nous étions intéressés à connaître d'une façon générale, la teneur des mémoires

However, for what it is worth it is before you and I simply would like now, rather than read through the brief exhaustively, to refer to a number of high points touching upon various issues which we feel are relevant to the local situation and do this as quickly as I can. Then, perhaps, with your leave, Mr. Chairman, I shall call upon Mrs. Richardson and Mr. Wolk to make brief statements as operators, indicating some of their special concerns, having regard to their knowledge of the industry in Calgary and the history of the conduct of their companies' business in this city.

The first part of the brief is simply a summary of the facts of the companies and the kind of service they have rendered to the citizens of this city and to travellers coming to and departing from Calgary. We state at the beginning that we feel the present situation in respect of ground transportation at the Calgary International Airport is somewhat discriminatory and inequitable.

The brief, by the way, is on behalf of both companies, each company having adopted the comments of the other, and is divided into two sections. The first contains general observations with respect to the situation in Calgary, having regard to the experience of my clients, and second, some additional comments by way of recommendations which we feel could very well be taken under advisement by your Committee in terms of perhaps rationalizing for adoption by the Parliament of this country a proper and sufficient policy for the conduct of taxicab operations at international airports with particular reference, of course, to the one in the City of Calgary.

First, then, the highlights of the General Comments section. Mr. Chairman, we were fortunate to have been able to review the submissions made at your hearings in the City of Montreal. We did not receive transcripts nor did we ask for them concerning the hearings in Toronto. I understand, additionally, that you met in Edmonton yesterday.

However, we were interested in the general tenor of the submissions made in Montreal, and particularly those made by Mr. Asselin who represented, I believe, two of the major

## [Texte]

nonfranchised operators in that city. To a very large degree, I think my clients agree with the comments made by Mr. Asselin both in his statement and in the answers he gave to questions put to him by members of the Committee.

The situation in Calgary is that for some years at the airport United Imperial Cabs Ltd—which also carries on business under the name of Yellow Cabs and we have referred to them here for easy reference as Yellow-United—has had the exclusive concession or franchise awarded to it by the department pursuant to departmental policy in the past.

That company has been the only one in the City of Calgary entitled, therefore, to receive passengers or collect fares at the new Calgary International Airport, formerly McCall Field when it was operated by the City of Calgary. That is, persons departing—travellers or otherwise—from the International Airport to downtown Calgary or elsewhere in the environs of the city are required to do business with the department's concessionaire, Yellow-United.

This situation has existed for a very lengthy period of time—I do not know exactly how long—and is one with which our clients are not, of course, particularly pleased.

In addition to providing taxicab service from the Calgary International Airport, Yellow-United provides, through its contract or concession, bus and limousine service in addition.

We are given to understand that the concession and contract are let as one and that there is no separate concession for taxicab as opposed to bus and limousine service. It is a package deal, and to the present time Yellow-United Cabs have enjoyed the benefits of being the concessionaire pursuant to that package arrangement.

Persons desiring transportation service from the airport in Calgary to the city, do not have the right to enter metered taxicabs owned or otherwise operated by other taxicab companies or operators in the City of Calgary which, of course, my clients are.

We understand this situation does not vary from that which exists in other major centres in the Dominion of Canada. Any attempts by the nonfranchised operators to accept or receive fares, whether solicited or not, at the

## [Interprétation]

présentés au cours de l'audience tenue à Montréal, et tout particulièrement celui de M. Asselin qui, je crois, représente les deux compagnies les plus importantes de cette ville qui ne jouissent d'aucune concession exclusive. Je crois que mes clients approuvent dans une très large mesure les observations faites par M. Asselin, tant dans son mémoire que dans les réponses qu'il a données aux questions que lui ont posées les membres du Comité.

Voici quelle est la situation à Calgary. Depuis un certain nombre d'années, à l'aérogare, la *United Imperial Cabs Ltd.*, qui exploite également son entreprise sous la raison sociale de *Yellow Cabs*, que, pour plus de commandité, nous appelons ici la *Yellow-United*, jouissait d'une franchise exclusive qui lui avait été concédée par le ministère des Transports, en vertu de la politique appliquée antérieurement par le Ministère. Cette compagnie était par conséquent, la seule, à Calgary, qui était autorisée à transporter des voyageurs et à percevoir le prix des places à l'aéroport international de Calgary, autrefois désigné sous le nom de *McCall Field* alors qu'il était administré par la ville de Calgary. Ce qui veut dire que les personnes—voyageurs ou pas—qui quittent l'aéroport international pour se rendre au centre de Calgary, ou dans les environs de cette ville, sont obligés d'emprunter les services du concessionnaire du Ministère, c'est-à-dire la *Yellow-United*.

Cette situation existe depuis très longtemps. Je ne sais pas exactement depuis combien de temps cela se pratique, mais il s'agit là d'une situation qui ne plaît pas particulièrement à nos clients. En plus d'assurer un service de taxi, reliant l'aéroport international de Calgary, la *Yellow-United*, en vertu de son contrat ou concession, assure également un service de limousines et d'autobus. Nous croyons comprendre que la concession et le contrat ne font qu'un, et qu'il n'existe pas, pour les taxis, de concession distincte de celle du service d'autobus et de limousines. Il s'agit d'une concession globale, en vertu de laquelle la *Yellow-United* a toujours joui d'un avantage exclusif.

Ceux qui désirent se faire transporter de l'aéroport à la ville de Calgary, n'ont pas le droit de monter dans un taxi à taximètre, qui appartient à d'autres compagnies de taxi, ou sont utilisés par elles, à Calgary, où, évidemment, se trouvent mes clients.

Nous croyons comprendre que cette situation ne diffère pas, d'ailleurs, de celle qui existe dans les autres localités importantes du Canada. Toute tentative des propriétaires de taxis, ne détenant pas de contrat, qu'ils aient

## [Text]

International Airport in Calgary are met, perhaps logically and perhaps legitimately, with opposition by the exclusive franchisee, its personnel, agents and drivers on the scene and additionally, in the enforcement of the present regulations, by members of the Canadian Corps of Commissionaires and the Royal Canadian Mounted Police under whom they function and/or Department of Transport officials on duty at the airport.

The primary problem up to the present has been that the nonfranchised operators, in conducting their business at the airport, have been restricted in almost every instance to carrying fares from Calgary to the airport, and almost invariably being required to return to the city from the airport without benefit of payload. In the trucking industry it is known as deadheading, and a similar situation exists for the local independent operators, running back and forth to the airport carrying fares from the city, and at almost no time being able to receive passengers to complete the round trip. Accordingly, the economics of that situation are pretty self-evident.

I comment here that fortunately in the City of Calgary, in case you are not aware of it, we do not have the kinds of jurisdictional problems which arise in multimetro areas like Montreal and Toronto. The City of Calgary controls pretty much the area within which these companies operate and we do not have competing or conflicting jurisdictions with other municipalities or urban corporate bodies. Therefore, that problem, which I understand is a very grave one in some of the eastern centres, does not exist here.

The City of Calgary has authority to license the local taxicab operators and, in fact, does pursuant to the City Act and by-laws promulgated pursuant to the City Act. The city's position—and this is something that is being debated currently and has been for a long time—is that it does not want to get into the area of wholesale regulation of taxi companies but prefers to a very large degree to let the principles of free enterprise rule.

## [Interpretation]

étaient sollicités ou non, d'accueillir ou de recevoir des voyageurs, à l'aéroport international de Calgary, se heurte à l'opposition, peut-être logique et légitime, du détenteur du contrat exclusif, de son personnel, de ses agents et de ses chauffeurs qui sont sur les lieux, de même qu'à l'application des règlements actuels par le Corps canadien des Commissionnaires et la Gendarmerie royale du Canada, dont il dépend, ou encore par les fonctionnaires du ministère des Transports qui sont en fonction à l'aéroport.

Jusqu'ici le principal problème, c'était que les propriétaires de taxis ne détenant pas de concession exclusive pour l'exploitation de leur entreprise à l'aéroport, ont presque toujours dû se contenter de transporter des voyageurs de Calgary à l'aéroport, et de revenir presque invariablement sans client à la ville. Dans l'industrie du camionnage, cela s'appelle un voyage à vide. Les propriétaires d'entreprises de taxi privées de la ville doivent faire face à une telle situation, en faisant la navette entre la ville et l'aéroport. Ils transportent des clients de la ville à l'aéroport, alors que, presque invariablement, ils doivent effectuer le voyage de retour sans client. Inutile d'insister sur les conséquences économiques désastreuses d'un tel état de choses.

Heureusement, je dois faire remarquer, au cas où vous ne le sauriez pas, qu'à Calgary, nous ne nous heurtons pas à des conflits de juridiction comme ceux qui peuvent surgir dans des régions métropolitaines comme Toronto ou Montréal.

La ville de Calgary exerce un contrôle assez étroit sur la région dans laquelle ces compagnies exercent leur activité et, par conséquent, nous ne nous heurtons à aucun conflit de juridiction avec d'autres municipalités, ou d'autres entreprises urbaines. Par conséquent, ce problème, qui semble très aigu dans certains centres de l'Est, n'existe pas ici. La ville de Calgary est habilitée à délivrer des permis aux propriétaires de taxis de la localité et, de fait, aux termes de la loi des municipalités et des règlements qu'édictent le Conseil de ville, en vertu de cette loi. Cette question fait actuellement l'objet d'une discussion qui, d'ailleurs, dure depuis longtemps. L'attitude de la ville à cet égard, c'est qu'elle ne tient pas à s'intégrer dans le domaine de la réglementation générale des compagnies de taxis, mais préfère, et de beaucoup, s'en tenir au principe de la libre entreprise.

## [Texte]

To date it has restricted itself to enforcing a requirement by the operators to file their rates with the City Licence Department so that those rates are public knowledge. Additionally, they require those rates to be posted in or upon the vehicles being used by the operator so that the public, before contracting with a cab operator, knows what the charge is going to be, however difficult the interpretation may be, and it is not very easy.

The city also involves itself in a police routine checkout of the meters used in the taxicabs and, of course, licensing cabs and drivers and fixing the rates for those licences. As we do not have any multimetro problem to concern ourselves with, the city's role in the regulation of the taxicab industry really is a pretty nominal one.

My clients are in agreement with submissions made to your Committee, Mr. Chairman, by other parties who have stated that members of the public requiring airport transportation ought to have a more unfettered choice in terms of dealing with taxicab companies at DOT airports.

My clients do not take any particular objection to the present policies in respect of franchising limousine and bus operators, with the exception that they do feel that from time to time these contracts ought to be put out on a public basis for tenders so that other operators at least can scrutinize what is happening in that field and, if they wish, make arrangements to tender for that kind of service. However, generally speaking we do not object to the policies which have existed in respect of those services.

Nevertheless we do submit that the current demand for taxicab service at the Calgary International Airport is not being properly filled by the present policy and franchise system. As evidence of this situation we point out that not infrequently the independent operators are called upon to render supplemental services at the Airport at peak load periods, particularly when the Airport is fogged in, perhaps, and flights are cancelled and a rush of people have to be taken back to the City or, alternatively, when other airports in the vicinity are fogged in or weathered in and the flights are directed to Calgary rather than to their original destination, and there is a rush of passengers requiring service, notwithstanding the policy and the regulations laid down by the Department.

## [Interprétation]

Elle s'est donc limitée, jusqu'ici, à exiger des propriétaires de taxis de faire consigner leurs tarifs au bureau municipal des permis, afin qu'ils soient bien connus du public. De plus, on exige que ces tarifs soient affichés dans ou sur la voiture utilisée par le chauffeur de taxi, de sorte que les clients, avant même de négocier avec lui, connaissent le tarif, quelque difficile qu'en soit l'interprétation.

Les autorités municipales se chargent, en outre, d'effectuer régulièrement une vérification des taximètres, de délivrer des permis pour les taxis et les chauffeurs, et fixe les droits à percevoir pour l'émission de ces permis. Comme nous ne nous heurtons pas aux problèmes des centres métropolitains, le rôle de la municipalité quant à la réglementation de l'industrie du taxi, se résume, en somme, à peu de chose.

Mes clients approuvent, monsieur le président, les mémoires qui ont été présentés à votre Comité par d'autres personnes, qui ont dit que ceux qui doivent voyager par avion devraient pouvoir choisir plus librement les taxis qu'ils veulent utilisés aux aéroports du ministère des Transports. Mes clients ne s'opposent pas particulièrement à la politique actuelle relative à la délivrance des permis accordés aux concessionnaires des services de limousines ou d'autobus, bien qu'ils soient d'avis que leurs contrats devraient de temps à autre faire l'objet d'appels d'offres publics, de sorte que les autres exploitants puissent au moins prendre connaissance de ce qui se passe dans ce domaine et, s'ils le désirent, présenter eux-mêmes des soumissions relatives à ces services. Cependant, d'une façon générale, nous ne nous opposons pas à la politique qui a été appliquée dans le passé à l'égard de ces services.

Néanmoins, nous sommes d'avis que le besoin actuel d'un service de taxi à l'Aéroport international de Calgary n'est pas convenablement satisfait par la politique actuelle et le régime des contrats. Pour illustrer cette situation, nous rappellerons qu'assez souvent on fait appel à des propriétaires particuliers de taxis pour assurer un service supplémentaire, aux heures de pointe, à l'aéroport, notamment quand il y a brouillard et que, les vols étant contremandés, une foule de voyageurs doivent revenir en ville, ou encore quand les aéroports du voisinage sont embrumés, ou que les envolées sont contremandées à cause des conditions atmosphériques, et que les vols sont dirigés directement vers Calgary plutôt qu'à leur destination ordinaire. Une foule de voyageurs ont besoin d'un service de transport, en

## [Text]

The independent operators are greeted with open arms in looking after this heavy volume of traffic.

In fact, those officials to whom I referred previously do their utmost to see that the independent operators are assisted in getting their loads on board and receiving passengers, and generally assisting the franchise in creating an orderly situation out of one which otherwise might be complete chaos.

My clients—and I believe this is true generally of the independent operators in Calgary—have at no time refused this service, but have made it available on request. The interesting thing here is that the policy and the exclusivity of the concessionaire's ability to pick up loads at the airport is completely waived at these times, and the independent operators are well received and there is no harassment in their conduct of lending this additional supplementary assistance in moving passengers to and from the City. So there is an instance, I think, or an illustrative example of the present situation and how the present policy does not always do the job.

In fact, we go on to say that were this supplementary service denied by reason of the independent operators refusing to assist the franchise, the members of the public might at certain times suffer very considerable delay and inconvenience.

## [Interpretation]

dépit de la politique et des règlements du Ministère. Les propriétaires indépendants sont alors accueillis à bras ouverts, pour assurer le transport de cette affluence de voyageurs.

En fait, les fonctionnaires que j'ai mentionnés précédemment font de leur mieux pour veiller à ce que les propriétaires particuliers de taxis reçoivent toute l'aide possible pour assurer le transport de ces voyageurs, et aider, d'une façon générale, aux détenteurs de permis à faire régner l'ordre, dans des circonstances où pourrait se produire la confusion la plus complète.

Mes clients et moi-même sommes d'avis qu'en général cela est vrai de tous les propriétaires privés de taxis de Calgary, lesquels, en aucune circonstance, n'ont refusé d'assurer ce service mais, au contraire, s'y sont prêtés volontiers, sur demande.

Chose intéressante à remarquer ici, c'est qu'en ces circonstances, on ne tient plus aucun compte de l'exclusivité des droits des concessionnaires de transporter des voyageurs à partir de l'aéroport. Les propriétaires indépendants de taxis sont alors bien accueillis, et on ne les ennuie plus parce qu'ils prétendent volontiers leur concours au transport des voyageurs entre l'aéroport et la ville. Voilà donc un exemple qui illustre bien, à mon sens, la situation actuelle, et démontre que la façon de procéder que l'on utilise actuellement n'est pas toujours efficace. Nous voulons faire remarquer, en outre, que si les propriétaires privés de taxis refusaient de rendre ce service supplémentaire aux concessionnaires il se pourrait fort bien que le déplacement des voyageurs soit souvent considérablement entravé, et que ces voyageurs en souffrent gravement.

Je voudrais maintenant citer une lettre datée du 1<sup>er</sup> avril 1970, et signée par le directeur de l'aéroport international de Calgary qui se plaint de l'impossibilité pour les propriétaires de taxi non concessionnaires de recevoir des clients à l'aéroport. Voici un bref résumé de sa lettre:

En vue d'aider les propriétaires indépendants de taxis à répondre aux demandes qui leur sont adressées de l'aéroport de Calgary, trois aires de stationnement ont été aménagées dans un «endroit privilégié» destiné à leur usage. Ces aires sont indiquées, et on peut y accéder par l'entrée surveillée de l'«endroit privilégié» qui fait face aux portes d'entrée. Le chauffeur prend un billet à la distributeuse, le signe au verso avant de quitter et y annexe une carte de sa compagnie avant de le présenter au commissionnaire qui garde la sortie. Ces aires de stationnement peuvent être utilisées seulement

At this point, I would like to refer to a letter dated April 1, 1970 from the Airport Manager at the Calgary International Airport in which he deals with the situation in respect of the inability of nonfranchised operators to receive fares at the airport. Very briefly, he says:

In order to assist independent cab operators in responding to calls from their clients at the Calgary Airport, three (3) parking stalls have been provided in the "preferred lot" for their use. These stalls are marked and access will be via the preferred lot controlled entrance across from the arrivals doors. The drivers will take the ticket issued by the spitter and upon exiting will sign on the reverse side of the ticket and attach a Company card before presenting it to the Commissionnaire at the exit.

These stalls are to be used only while awaiting the arrival of passengers who

## [Texte]

have requested an independent taxi and are for a period of thirty (30) minutes only. They are not to be used for any other purpose, however, it is felt that by providing stalls as outlined independent taxi operators will be able to provide a better service to their clients. Abuse of the use of the stalls will result in their withdrawal and your attention is directed to the taxi and limousine concession held by United Imperial Cabs at the Calgary International Airport.

In closing he says:

There must be no solicitation of fares by any Company other than the Company holding the concession rights on the Airport.

Really in our biased way we would go on to conclude for him—although he does not say so—"unless Yellow United is too busy, in which event please render all possible assistance."

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, could that letter be made part of the Proceedings of today?

**Mr. Lamarsh:** Yes, certainly, Mr. Chairman; I can leave that with you.

So we are referring to instances whereby it is very difficult for our clients to service their trade at the Calgary International Airport.

Prior to receiving this letter, the independent operators were subjected to a rather severe form of harassment in attempting to pick up their passengers—that is, passengers who had telephoned them from the Airport or their specific service—because of the fact that the officials on duty did not recognize them and did everything possible to prevent them in an orderly manner from attempting to receive fares which, in fact, had called and contracted to be picked up from the alighting lights.

A secondary factor in the discrimination which we say results from the present franchising policy is that it leads to a further unjust competitive advantage in negotiating for franchises for taxi stands with various hotels and other public places and institutions in the City. It is easy to understand the thinking of the hotel operators, for instance, inoking over the taxicab situation in respect to City to Airport and Airport to City transportation, particularly where their guests' interests are involved.

## [Interprétation]

en attendant l'arrivée de voyageurs qui ont demandé un taxi indépendant, et tout au plus pour une période de trente (30) minutes, il est interdit de les utiliser à d'autres fins. Toutefois, on est d'avis qu'en aménageant des aires de stationnement comme celles dont il est question plus haut, les chauffeurs de taxis indépendants seront en mesure d'assurer un meilleur service à leurs clients. L'utilisation abusive de ces aires de stationnement peut entraîner leur suppression. A cet égard, je désire appeler votre attention sur les concessions de services de taxi et de limousines de la *United Imperial Cab*, à l'aéroport international de Calgary.

En terminant sa lettre, le directeur de l'aéroport dit:

Aucune compagnie, autre que celle qui détient des droits exclusifs relatifs à l'aéroport, ne pourra solliciter des clients.

Avec nos préjugés, nous serions portés à croire qu'il devrait ajouter, même s'il ne le fait pas: «à moins que la *Yellow-United* soit trop occupée, et alors, s'il vous plaît, accordez-nous toute l'aide possible».

**M. Skoberg:** Serait-il possible d'inclure cette lettre dans le compte rendu des délibérations de ce jour?

**M. Lamarsh:** Certainement, monsieur le président, et je puis vous la laisser. Nous parlons de cas où il est très difficile pour nos clients d'exploiter leur entreprise à l'Aéroport international de Calgary. Avant de recevoir cette lettre, les propriétaires indépendants de taxis éprouvaient des ennuis très graves en essayant de faire monter leurs clients, c'est-à-dire ceux qui leur avaient téléphoné de l'aéroport pour solliciter leurs services, parce que les fonctionnaires en service refusaient de les reconnaître et faisaient tout en leur pouvoir pour les empêcher, encore que d'une façon assez ordonnée, de faire monter leurs clients qui, en fait, avaient téléphoné afin d'obtenir les services d'un taxi en descendant d'avion.

Une deuxième conséquence des distinctions injustes qui, à notre avis, sont entraînées par la pratique actuelle des contrats exclusifs, c'est la concurrence injuste faite au poste de taxis par des démarches qu'ils font auprès des hôtels et d'autres endroits publics et d'institutions publiques de la ville en vue d'obtenir des contrats exclusifs.

Il est assez facile de comprendre, par exemple, l'attitude des propriétaires d'hôtels à l'égard du service de taxi entre la ville et l'aéroport, notamment lorsque les intérêts de leurs clients sont en cause.

## [Text]

Logically they are going to pay inordinately more attention to the operator who enjoys the concession advantage in terms of the enhancement of their own business than they are to the independents who do not enjoy the right to move freely back and forth to the Airport with passengers. Therefore, the concessionnaire has a distinct advantage in negotiating these stand agreements with the various hotels and public places.

The situation in Calgary is one in which the volume of traffic is growing at a very rapid rate and, in fact, as you are all aware, there is provision for a major new airport facility in Calgary which is variously estimated to be ready for operation some time between 1974 and 1977. This is going to lead to a situation in which an even greater competitive advantage is going to be given to the concessionaire or franchised operator in the event some changes are not made between now and that time. Later in our recommendations I think we can suggest kinds of policies whereby that situation can be, in many respects, ameliorated in the new airport facility.

In summing up the general observations, we believe that the present situation is unjust, discriminatory and inequitable and bordering on the monopolistic. We feel that a new and objectively determinable policy ought to be laid down so that the industry can be better served and hopefully, we feel, the public can be better served.

Some of the recommendations which we propose as the criteria for a reasonable and, once again, objectively determinable policy are set forth on page 6 of our brief. I will just run through these very quickly in point form.

1. That the provision of bus and limousine service to and from the Calgary International Airport continue to be let by tender periodically...

and I would stress the word "periodically" ...to exclusive franchises.

2. That there be periodically franchised three or four major Calgary taxicab companies to supply primary service at the airport...

And once again I have inserted the word "periodically" there, although it does not appear. We feel that this matter ought to come up for review at regular intervals, possibly every year or two years.

The main consideration in franchising such primary franchisees ought to be the

## [Interpretation]

En toute logique, ils seront plus que de juste portés à avoir recours à la compagnie qui jouit d'un contrat exclusif—ce qui peut augmenter leur chiffre d'affaires—plutôt qu'aux propriétaires privés qui ne sont pas libres de faire la navette entre l'hôtel et l'aéroport. Donc, les concessionnaires jouissent d'un avantage particulier, lorsqu'il s'agit de négocier des contrats de transport avec les hôtels et les autres établissements publics.

A Calgary, le volume de trafic augmente à un rythme très accéléré et, comme vous le savez tous, on prévoit l'aménagement, à Calgary, d'un nouvel aéroport plus vaste, que l'on estime pouvoir mettre en service entre 1974 et 1977. Cela va entraîner une situation telle que les compagnies concessionnaires jouiront d'un pouvoir de concurrence encore plus considérable, si aucun changement n'est effectué dans l'entre-temps. Plus tard, au cours de nos recommandations, je crois que nous pourrons proposer certaines mesures susceptibles d'apporter certaines corrections à cette situation, quand le nouvel aéroport sera en service.

Nous résumerons nos observations générales en faisant remarquer qu'à notre avis la situation actuelle est inéquitable, établit de distinctions injustes et confine au monopole. Nous sommes d'avis qu'il faudrait élaborer une politique objective qui permettrait de servir plus avantageusement cette industrie espérant que le public aussi serait ainsi mieux servi.

Certaines des recommandations que nous proposons et qui pourraient servir de critères pour l'établissement d'une politique objective, je le répète, figurent à la page 6 de notre mémoire. Je me contenterai d'en faire une brève énumération.

Que le contrat relatif au service d'autobus et de limousines à l'Aéroport International de Calgary continue d'être adjugé périodiquement par appels d'offres...

Et j'insiste sur le mot «périodiquement»...à des concessionnaires exclusifs.

2. Qu'il soit accordé à trois ou quatre compagnies importantes de taxi de Calgary des contrats exclusifs visant à assurer le service ordinaire de transport à l'aéroport.

Encore une fois, j'ai inséré le mot «périodiquement» dans le texte, bien qu'il n'y figure pas. Nous sommes d'avis que cette question devrait faire l'objet d'une révision à intervalles réguliers, peut-être chaque année ou tous les deux ans.

2. Qu'à trois ou quatre compagnies majeures de taxis de Calgary soit donné

## [Texte]

quantity and quality of taxicab service capable of being provided by such franchisees operating out of a separate primary franchisee's stand or compound on airport premises.

3. That there be established a further stand or compound on airport premises for other operators generally approved by the Department to accept fares there, which operators would be entitled to provide supplementary service at peak traffic periods and at all times during which the primary franchisees are unable for any reason to provide adequate or necessary service.

4. That there be a rate differential established relative to fees or percentages payable to the Department of Transport by primary franchisees and generally approved operators.

5. That objectively determinable regulations be promulgated by the Department for the various classes of operators, which regulations ought to include, among other things, cleanliness of vehicles, and drivers and comportment of drivers, mechanical soundness of vehicles, minimum limits of insurance, quantity provision guarantees, safety prerequisites, credit guarantees, and susceptibility to spot checks and inspections.

It is the submission of my clients, Bell Kil-larney Taxis, that any and all charges, licence and/or franchise fees required to be paid by these classes of operators to the DOT ought to be calculated and applied only so as to guarantee reimbursement to the Department for its cost of maintenance of this type of system, but not so as to penalize the taxpayer nor subsidize the airport user.

## [Interprétation]

une franchise pour fournir un service primaire à l'Aéroport, la prise en considération dans la franchissage de tels détenteurs de franchise sera la quantité et la qualité du service de taxi capable à être fourni par de tels détenteurs primaires de franchise, opérant à partir d'une station de détenteur primaire de franchise ou d'un complexe sur les locaux de l'Aéroport.

3. Qu'une station additionnelle ou un complexe soit établi sur les locaux de l'Aéroport pour les autres opérateurs généralement approuvés par le Département à accepter des voyages, lesquels opérateurs auraient le droit d'offrir un service supplémentaire pendant les périodes de point de circulation et pendant toute période pendant laquelle les détenteurs de franchise exclusive ne seraient pas en mesure, pour une raison quelconque, de garantir un service adéquat ou nécessaire.

4. Qu'un différentiel de prix soit établi suivant les prix ou les pourcentages payables au Département de Transport par des détenteur de franchise exclusive ou par des opérateurs approuvés généralement.

5. Que des règlements déterminables objectivement soient promulgués par le Département pour des classes d'opérateurs variées lesquels règlements devraient inclure, parmi d'autres choses, propriété des véhicules, propriété et comportement des chauffeurs, vigueur mécanique des véhicules, limitations minimum d'assurance garanties de provisions de quantité, prérequisities de sécurité, garanties de crédit, et susceptibilité à des contrôles à l'improviste et des inspections.

Bell Cabs Ltd. soumet que tout et chaque dépense, permis et/ou des frais de franchise demandés à être payés par les différentes classes d'opérateurs au Département de Transport, devraient être calculés et appliqués de telle manière à ce qu'ils garantissent au Département le remboursement de tels frais et dépenses comme requis à être porté par celui-ci dans l'établissement et le maintien de telle politique recommandée. Ceci aura le double effet de garantir au contribuable Canadien qu'il ne subventionne pas l'utilisateur de l'Aéroport et en plus de garantir aux membres du public voyageant que les frais de transport au sol n'incluront rien de plus que le coût raisonnable de mise en œuvre et de maintien de ces mesures qui seraient institués pour leur propre bénéfice.

## [Text]

That really concludes the main portion of our brief, Mr. Chairman. I just have two or three additional comments arising out of the documents I have brought along.

First, I would draw the attention of the members, Mr. Chairman, to the letter the City of Calgary attached as an appendix to our brief in which the City License Inspector sets forth the details of the number of licensed units in the City of Calgary. You will notice that there are about 400, of which about half are controlled or owned by Yellow United Cabs and the other half by the independent operators of Calgary, in which group about four have more than 20 cabs operating.

The next letter, Mr. Chairman, to which I would like to draw to your attention is the one at which I had copies prepared. This letter, which you are receiving now, simply updates the statistics shown in our original schedule which was current at the end of January to April 14, but I would like to draw your attention additionally to the rates of fees found with the City License Inspector's letter, in which you will note that the fees filed for Yellow-United Cabs and Bee's Taxi and all other taxicab companies appear. Pay particular attention.

I suggest, to the rate differentials between those of Yellow-United Cabs filed and indicated in the letter and the rates for all other taxi companies. Bee's Taxi is, I believe, not a very large company. It is one of the smaller Calgary companies, perhaps operating in a unique situation and has filed separate rates of its own, but all other companies have filed similar rates and Yellow-United Cabs has filed its rate structures, and I draw your attention to the differential between those two rate structures.

Yellow-United Cabs has filed rates of 50 cents for the first one-fifth of a mile and 10 cents for each additional one-fifth. All of the other independent cab operators in the city, saving Bee's, have filed rates of 50 cents for the first two-fifths of a mile and 10 cents for each additional one-fifth of a mile. In all cases, waiting time is the same, but arising out of this it would be our submission that the rates of commission or franchised licence fees charged by the Department to the concessionaire in the City of Calgary might very well be recovered by the concessionaire by the additional charge indicated in its rates for the first one-fifth of a mile.

## [Interpretation]

Voilà pour la principale partie de notre mémoire, monsieur le président. Je n'ai plus que deux ou trois autres observations basées sur les documents que j'ai apportés. Tout d'abord, monsieur le président, je désire porter à l'attention des membres du Comité la lettre provenant de la municipalité de Calgary, qui est annexée à notre mémoire, et dans laquelle l'inspecteur des permis de Calgary, donne les détails quant au nombre de permis qui ont été délivrés dans la ville de Calgary. Vous constaterez qu'il en existe quelque 400, dont près de la moitié sont contrôlés par la *Yellow United Cabs* ou lui appartiennent, et l'autre moitié par les propriétaires de taxis indépendants de Calgary, dont quatre environ possèdent plus de 20 taxis.

La lettre suivante que je désirerais, monsieur le président, porter à votre attention, est celle dont j'ai fait préparer des copies. Cette lettre, dont on est à vous distribuer des copies, ne fait que rapporter les chiffres qui figuraient dans la liste des tarifs en vigueur de la fin de janvier au 14 avril. Je voudrais aussi appeler votre attention sur la liste des tarifs jointe à la lettre de l'inspecteur des permis, dans laquelle vous trouverez une liste des tarifs de la *Yellow-United Cabs*, de la *Bee's Taxi* et de toutes les autres compagnies de taxi.

Je vous prie de noter plus particulièrement l'écart entre les tarifs de la *Yellow-United Cabs* indiqués dans la lettre, et ceux de toutes les autres compagnies de taxi. Je ne crois pas que la *Bee's Taxi* soit une compagnie très importante. Au fait, il s'agit d'une des plus petites compagnies de taxi de Calgary, et qui fonctionne peut-être dans des circonstances particulières, exigeant des tarifs distincts, mais toutes les autres compagnies ont déclaré des tarifs égaux. La *Yellow-United Cabs* a fait connaître son système de tarifs, et je désire rappeler que ces deux systèmes de tarifs sont inégaux.

La *Yellow-United Cabs* a déclaré un tarif de 50c. pour le premier cinquième de mille, et 10c. pour chaque cinquième de mille additionnel. Tous les autres propriétaires privés de taxis de la ville, sauf la *Bee's*, ont déclaré un tarif de 50c. pour les deux premiers cinquièmes de mille, et 10c. pour chaque cinquième de mille additionnel. Dans tous le cas, le tarif du temps d'attente est le même, mais à la lumière de tout cela, nous concluons que les taux de commission, ou droit de permis, exigé par le Ministère au concessionnaire de la ville de Calgary pourrait fort bien être recouvré par celui-ci, grâce au supplément de tarif qu'il exige pour le premier cinquième de mille.

## [Texte]

In other words, for trips of any distance over two-fifths of a mile, an additional 10 cents per fare is being received by the Department's concessionaire in Calgary. It is our submission that this operator can charge these rates and enjoy the benefits of this differential with some impunity, having regard to the fact that he has an exclusive on receiving fares at the airport and, of course, to a very large degree perhaps the other citizens of the City of Calgary are subsidizing him in the maintenance of that concession situation by being charged, in non-airport hauls, the additional rates for the trips made in the City of Calgary.

In brief, it is our submission that the concessionaire is able to maintain this rate differential by reason of the exclusive franchise and, in fact, by virtue of that exclusive franchise probably suffers little difficulty in recovering whatever it requires to pay to the department by reason of the rate differential and the higher rate which it has filed and charges.

The other two documents to which I wish to refer to give you a better idea of the views of business people in the city who have to do with this situation are two letters, each of which is from one of the larger hotels in the City of Calgary indicating, I think at least by inference, some displeasure with the current franchise system. May I refer first to a letter from the Highlander Motor Hotel, a fairly major hotel on the Trans-Canada Highway in north-west Calgary. This letter is dated April 14, 1970, and is addressed: *To whom It May Concern* and I am sure it concerns you gentlemen. The Comptroller of that hotel says:

It would be in the interest of this establishment if there were more than one company sharing in the taxi business in the International Airport of this city. At the present time we are compelled to do business with the only company that has access to the said airport.

The second letter is from the Holiday Inn of Calgary, again a pretty substantial hotel in downtown Calgary. This letter is dated April 15, 1970 and signed by the Innkeeper of that institution and reads as follows:

## TO WHOM IT MAY CONCERN:

We are presently satisfied with the taxi and limousine service to the airport. However, should more than one company be able to serve us, we would like to put it up for tender.

## [Interprétation]

En d'autres termes, à Calgary, pour toute course de plus de deux cinquièmes de mille, chaque client paie 10c. supplémentaires au concessionnaire du Ministère. A notre avis, ce propriétaire de taxi peut exiger ce tarif et en bénéficier impunément, étant donné qu'il jouit d'un droit exclusif sur la clientèle de l'aéroport, et, bien sûr, les autres citoyens de Calgary se trouvent alors à subventionner, en quelque sorte, le maintien de cette concession, en devant payer ce supplément pour les voyages faits dans la région de Calgary, même s'il n'est pas question de se rendre à l'aéroport.

Nous résumons, en disant qu'à notre avis, le concessionnaire se voit en mesure de maintenir ce tarif plus élevé, en raison de l'exclusivité de son contrat, mais peut probablement, grâce à elle, et, du même coup, aux tarifs plus élevés qu'il déclare et exige, récupérer assez facilement les droits qu'il doit payer au ministère. Les deux autres documents dont je voudrais traiter maintenant, en vue de vous donner une idée plus précise du point de vue des hommes d'affaires de cette ville, qui doivent s'accommoder de cette situation, sont deux lettres, expédiées par deux des grands hôtels de Calgary, et qui indiquent, ou tout au moins portent à conclure, qu'il existe un certain mécontentement quant au régime actuel des contrats exclusifs. Qu'il me soit permis de citer d'abord celle venant du *Highlander Motor Hotel*, hôtel assez important, situé sur la route Transcanadienne, au nord-ouest de Calgary. Cette lettre est datée du 14 avril 1970, et porte l'adresse: A qui de droit. Je suis sûr qu'elle vous concerne, messieurs. Voici ce que dit le directeur de cet hôtel:

Il serait dans l'intérêt de cet établissement si plus d'une compagnie de taxi se partageaient la clientèle à l'aéroport international de cette ville. A l'heure actuelle, nous sommes obligés de ne faire affaire qu'avec la seule compagnie qui a accès à cet aéroport.

La deuxième lettre nous vient du *Holiday Inn* de Calgary, établissement qui, lui aussi, est un hôtel assez important du centre de la ville de Calgary. Cette lettre, datée du 15 avril 1970, est signée par le directeur de cet hôtel, et se lit comme suit:

## A QUI DE DROIT:

En ce moment nous sommes satisfaits du service de taxi et de limousines entre notre établissement et l'aéroport. Cependant, si nous pouvions bénéficier des services de plus d'une compagnie, nous souhaiterions alors qu'il y ait appel d'offres.

## [Text]

Those are the expressed views of two of the major hotel institutions in Calgary with respect to the present departmental policy and concession situation arising from that policy.

Mr. Chairman, I thank you very much. I believe that concludes the formal portion of our brief. With your leave, sir, I would like to call on Mrs. Richardson and Mr. Wolk for very short statements and then we will be free to answer any questions put to us by you or the members of your Committee. Thank you very much.

**The Chairman:** Mrs. Richardson, is the President of the Bell Cabs Limited.

**Mrs. Emily E. Richardson (President, Bell Cabs Limited):** Gentlemen, welcome to the City of Calgary. We are asking that there not be a monopoly at the airport, which is to the detriment of the taxi industry and the travelling public. We ask also that the drivers of cabs taking passengers out to the airport be allowed to assist their passengers in any way, and if necessary be allowed to carry baggage into the terminal without verbal abuse or being told to move on.

We are also asking that when a flight is arriving we be allowed to pick up passengers when the travelling public ask us to do so. Also, when a cab is despatched to the airport for a special customer who has phoned, that the driver be allowed to assist in loading the said passengers without interference from the franchisee or the Commissionaires who police the airport. Several downtown businesses would change their franchisee if more than one taxi company could supply airport service. Gentlemen, any further comments would be only a repetition of what my learned friend has said. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Wolk.

**Mr. Detmar B. Wolk (Secretary-Treasurer, Killarney Taxi Company Limited):** First of all, I would like to thank you gentlemen for coming out here and considering the little problem which we have in the City of Calgary. We at Killarney Taxi Company Limited feel that because of the airport franchise the franchisee has a definite business advantage over other taxi firms in the City of Calgary. To clarify this statement I would like to bring out certain incidents that have happened in the City of Calgary over the last number of

## [Interpretation]

Voilà les opinions exprimées par deux de principaux hôtels de Calgary, relativement à la politique actuelle du ministère, et à la concession de contrats exclusifs qui en découlent.

Monsieur le président, je vous remercie mille fois. Je crois qu'ici se termine la partie formelle de notre mémoire. Avec votre autorisation, monsieur, je demanderais à Mme Richardson et à M. Wolk de faire de brèves observations, après quoi nous serons disposés à répondre à vos questions, ou à celles de autres membres de votre Comité.

**Le président:** Mme Richardson est la présidente de la *Bell Cabs Limited*.

**Mme Emily Richardson (présidente de la Bell Cabs Co. Ltd.):** Messieurs, nous vous souhaitons la bienvenue dans la ville de Calgary. Nous demandons qu'il n'existe aucun monopole à l'aéroport, car un tel monopole est défavorable tant pour l'industrie que pour le public. Nous demandons également que les chauffeurs de taxis qui transportent des voyageurs à l'aéroport, soient autorisés à aider leurs clients de n'importe quelle façon, et même de porter leurs bagages dans l'aérogare sans se faire apostrophier, ni être invités à quitter les lieux. Nous demandons également qu'à l'arrivée d'un avion nous soyons autorisés à transporter des voyageurs lorsqu'ils nous demandent de le faire.

Nous demandons également que, lorsqu'un taxi est acheminé vers l'aéroport, à la suite d'un appel téléphonique d'un client particulier, le chauffeur soit autorisé à aider au client à monter en voiture, sans être harcelé par le concessionnaire ou par les commissaires qui assurent la surveillance de l'aéroport. Bon nombre d'entreprises du centre de la ville changeraient de concessionnaire si plusieurs compagnies de taxi pouvaient assurer le service à l'aéroport.

Messieurs, toute autre observation ne sera qu'une répétition de ce que mon savant avenir de dire. Je vous remercie, monsieur président.

**Le président:** Merci. Monsieur Wolk.

**Mr. Detmar B. Wolk (secrétaire-trésorier de la Killarney Taxi Company Limited):** Tout d'abord, messieurs, je désire vous remercier d'être venus ici, en vue d'étudier le petit problème auquel nous nous heurtons dans la ville de Calgary. Nous, de la *Killarney Taxi Company Limited* sommes d'avis qu'à cause de l'exclusivité dont il jouit à l'aéroport, le concessionnaire jouit d'un avantage véritable sur les autres compagnies de taxi de la ville de Calgary. Afin de préciser ma pensée, je voudrais rapporter certains incidents qui

## [Texte]

years. If you have questions at any time please interrupt me, because I might not clarify a statement the way it should be clarified.

First of all I would like to mention that we do have contracts with some of the larger businesses in the City of Calgary. One of these contracts is with the Alberta Government Telephones and we have received a complaint that our service is not satisfactory. We asked what the story was and were told that the service in the City of Calgary downtown was excellent but that we do not give the proper service at the airport. They have to wait up to 15 minutes before they can get a cab to the airport.

In order for us to keep the contract, due to the airport manager's kind consideration, we are now meeting every flight that comes in from Edmonton. This means that we would have to send an empty taxi from downtown in order to await a client that might come in on a flight from Edmonton. If we send two taxis and only one receives a fare, the other one has to go back downtown empty also so therefore we have a two-way empty trip with no pay. The time involved would be approximately 45 minutes, and this becomes a very costly way of operating a business.

I have a letter from the Alberta Government Telephones which reads:

## TO WHOM IT MAY CONCERN:

This is to advise that we have a Taxi Contract with Killarney Taxis for the balance of the year 1970 and request that consideration be given to permit Killarney Taxi parking stand privileges at the Calgary Airport.

To get new contracts, which we have tried different times in the city, we find we are at a very great disadvantage. For example, we tried to tender for the Palliser Square complex, one of the largest complexes in the city of Calgary. They gave us every consideration and tried to help us out as much as possible, but we did not get the tender. When we asked why, the answer we got was "for a number of reasons." First, Yellow United has the largest taxi fleet in the City of Calgary, so we asked how large a fleet is required to

## [Interprétation]

sont produits à Calgary, au cours des dernières années. Si, à n'importe quel moment, vous désirez poser des questions, je vous prie de m'interrompre, car il peut arriver que je n'exprime pas ma pensée avec autant de précision qu'il conviendrait de le faire.

Tout d'abord, je voudrais vous dire que nous sommes liés par contrat avec quelques-unes des grandes entreprises de la ville de Calgary, notamment l'*Alberta Government Telephones* dont nous avons reçu des plaintes à l'effet que notre service n'était pas satisfaisant. Nous nous sommes enquis de la situation et on nous a répondu que le service au centre de la ville de Calgary était excellent mais que celui que nous assumions à l'aéroport n'était pas satisfaisant. Il faut attendre jusqu'à 15 minutes avant de pouvoir obtenir un taxi pour se rendre à l'aéroport.

Afin de pouvoir conserver ce contrat, et grâce à la bienveillance du directeur de l'aéroport, nous nous présentons à l'aéroport chaque fois qu'un avion arrive d'Edmonton. Cela signifie qu'il nous faudrait dépecher un taxi à vide, du centre de la ville à l'aéroport, afin de faire transporter un voyageur qui pourrait arriver d'Edmonton. Si nous dépechons deux taxis, et qu'un seul reçoive un client, l'autre doit revenir en ville à vide, de sorte que nous effectuons un trajet aller et retour, sans être payés. Il faut mettre environ 45 minutes pour effectuer ce trajet, ce qui représente une façon vraiment coûteuse d'exploiter une entreprise.

J'ai en main une lettre de l'*Alberta Government Telephones*, qui se lit comme suit:

## A QUI DE DROIT

Nous vous informons par la présente que nous avons conclu un contrat avec la *Killarney Taxi Co.* pour le reste de l'année 1970, et demandons que l'on considère la possibilité de permettre à cette compagnie de bénéficier du privilège de stationnement à l'aéroport de Calgary.

Quand il s'agit d'obtenir de nouveaux contrats, ce que nous avons essayé de faire à plusieurs reprises, à Calgary, nous nous trouvons dans une situation vraiment désavantageuse. Nous avons tenté, par exemple, de présenter une soumission pour assurer le service au *Palliser Square*, un des centres les plus importants de Calgary. On nous a accueillis avec beaucoup de considération, et on a essayé de nous aider le plus possible, mais nous n'avons pas obtenu le contrat. Quand nous avons demandé pourquoi, on nous a

## [Text]

service it. We have 48 licence plates according to the letter from the City of Calgary.

## [Interpretation]

répondu que c'était pour «un certain nombre de raisons». Tout d'abord, nous a-t-on dit, la Yellow-United possède le train de taxis le plus considérable de Calgary. Alors, nous avons demandé combien de taxis il lui fallait afin de pouvoir assurer son service. Nous possédons 48 plaques matricules, selon la lettre reçue de la municipalité.

There are 44 listed, but Alpine taxi is under the control of Killarney Taxi so, that gives us 48 taxi plates. They also told us that Yellow United got the contract because of their good service, so I asked them what our service was like and it was stated, well, I use your taxi quite often in the downtown area when I have to go from point A to point B. The other reason they got it was because of their connection to the airport. That is another instance of why we cannot compete in the taxi business the way the franchise at the airport is laid out.

You have seen the letters that we have submitted from other major hotels which would allow us to tender on it, which I do believe is free enterprise.. At the present time they do not allow us to tender on these contracts because they do require this airport service.

The City of Calgary, as you are all aware, of is one of the major oil centres in Canada. The oil companies are in a very fast-moving and competitive industry and they have their own jets up at the airport to go from point A to point B.

Il y en a 44 d'inscrits, mais l'Alpine est contrôlée par la Killarney Taxi, ce qui nous donne en tout 48 permis de taxi. On nous a aussi répondu que la Yellow-United avait obtenu le contrat en raison de l'excellence de son service. Je leur ai donc demandé ce qu'ils pensaient du nôtre. Quelqu'un a répondu: J'utilise souvent un de vos taxis dans le centre de la ville, pour me rendre à un certain endroit. L'autre raison qu'ils ont mentionnée, c'est qu'ils étaient en bonnes relations avec les autorités de l'aéroport.

Voilà une autre raison pour laquelle nous ne pouvons soutenir la concurrence dans l'industrie du taxi, savoir la façon dont les contrats exclusifs sont accordés à l'aéroport. Vous avez lu les lettres que nous vous avons montrées, et qui nous ont été adressées par d'autres hôtels importants, qui nous permettraient de participer à un appel d'offres, ce qui, à mon avis, constitue la libre entreprise. Actuellement, ils ne nous permettent pas de présenter des soumissions à l'égard de ces contrats car ils ont vraiment besoin d'un service à l'aéroport. Comme vous le savez tous, la ville de Calgary constitue l'un des principaux centres de l'industrie pétrolière du Canada. Les compagnies pétrolières exploitent une industrie qui progresse très rapidement, et où la concurrence est très serrée. Elles possèdent leurs propres réacteurs à l'aérogare, pour voyager d'une ville à l'autre.

Or, les membres de ces compagnies n'attendent pas un de mes taxis même 15 minutes afin de lui permettre d'aller les prendre à l'aéroport. Et ils sont plus ou moins disposés à avoir des comptes différents avec deux compagnies de taxi, ce qui occasionnerait beaucoup de comptabilité, et des dépenses supplémentaires. Là encore, nous sommes désavantagés. On a mentionné le harcèlement auquel sont sujets les chauffeurs. Voici un exemple. Un de mes chauffeurs conduisait à l'aéroport une dame qui, souffrant d'une fracture de la jambe, devait utiliser des béquilles.

Une fois rendu à l'aéroport, il a laissé descendre sa cliente, a sorti les valises du coffre de la voiture, et comme aucun porteur n'était disponible, la dame lui a demandé de l'aider à porter ses bagages. Je me rends bien compte que nous ne sommes pas autorisés à porter le bagages dans l'aérogare, car en le faisant, où

They are not willing to wait for 15 minutes for one of my cabs to get to the airport to pick them up, and they would not be willing, more or less, to have two charge accounts with two different taxi firms because that includes a lot of book work and a lot of extra expense. Therefore, again we are at a disadvantage.

Harassment at the airport was mentioned. To give you an example, one of my drivers went up with a person who had a broken leg, a woman who was on crutches.

He got to the airport, he unloaded the bags out of the luggage compartment and there was no redcap available at the time so the woman asked him to help with the bags.

Now, I realize we are not allowed to carry the bags into the airport because this is taking somebody else's job. I mean, you are

## [Texte]

interfering on the redcap's job and I realize you should not interfere with somebody else's job.

But there were no Red Caps, they were busy or there were just none available, so the driver did the only decent thing he could do and took the bags inside the airport. He received a \$5 ticket although he told the Commissionnaire at the time that all he was doing was taking the bags inside for the woman.

Because we sell a service to the travelling public we feel that the public should have the freedom of choice of which service they would like to use, for whatever reason they might have—rates, comfort of cars, good service of a cab company, or because of courtesy of drivers. The public should have a choice of which cab they can step into. At the present time the public has no choice at the airport unless they wait for 15 minutes for a cab. That is how long it takes us to go from downtown to the airport in order to collect them.

In closing, we at Killarney Taxi would like to thank the Airport Manager, Mr. Watts, for his co-operation with our company in creating his taxi stand at the airport and giving us all the assistance he possibly can under the present regulations. But this system is inadequate, because we cannot accept any fare other than those who have a written contract—and I repeat written contract—with our company or if they pick up a telephone and phone us.

To illustrate this a little more clearly, if one of our taxis took a fare from the City of Calgary to the airport and unloaded this person who went inside the airport with his bags, the taxi would then be told to go and park in the preferred parking area if a flight were coming in from Edmonton and it wanted to meet our AGT people. Now, if the same passenger we just took to the airport came out again and tried to get into our cab we could not take him back downtown even though we took him there, because he does not have a written contract with us; he is only a steady customer of our company.

I thank you for your attention.

## [Interprétation]

accomplice le travail d'un autre, c'est-à-dire qu'on s'immisce dans le travail du porteur, et je me rends compte qu'il faut éviter de le faire.

Mais les porteurs étaient occupés et il n'y en avait pas de disponible à ce moment-là. Le chauffeur a donc fait la seule chose qui convenait, porter les bagages dans l'aérogare. Il y a reçu une contravention de \$5, bien qu'il ait dit au commissionnaire qu'il n'avait fait rien d'autre que de porter les bagages de la dame à l'intérieur de l'aérogare.

Parce que nous rendons un service aux voyageurs, nous sommes d'avis que ces gens devraient être libres de choisir le service qu'ils désirent utiliser, quel que soit leur motif, qu'il s'agisse du tarif, du confort des voitures, de la qualité des services de la compagnie de taxi, ou de la courtoisie des chauffeurs. Le public devrait pouvoir choisir le taxi qu'il désire. Actuellement, le public n'a pas aucun choix, à l'aéroport, à moins d'attendre un taxi 15 minutes. C'est le temps que nous devons mettre pour aller prendre les clients à l'aéroport.

En terminant, nous de la *Killarney Taxi*, désirons remercier M. Watts, directeur de l'aéroport, de l'esprit de collaboration qu'il a manifesté à l'égard de notre compagnie en aménageant ce poste de taxi à l'aéroport, et en nous accordant toute l'aide possible aux termes des règlements actuels. Mais ce régime est vraiment insuffisant, car nous ne pouvons prendre d'autres clients que ceux qui sont liés par un contrat écrit—and je répète un contrat écrit—with notre compagnie, ou encore, s'ils nous téléphonent. En vue d'illustrer cette situation avec plus de précision, je citerai un autre exemple. Si un de nos taxis transporte un client de Calgary à l'aéroport, il l'y dépose, et que cette personne entre dans l'aérogare avec ses bagages, on dit au chauffeur d'aller stationner son taxi dans le parc de stationnement privilégié, au cas où un avion arriverait d'Edmonton, et qu'un voyageur voulût rencontrer quelque membre de notre compagnie de l'*Alberta Government Telephones*. Et si ce client que nous avons conduit à l'aérogare en sortait, et voulait monter dans notre taxi, il nous serait interdit de le ramener en ville, même si c'est nous qui l'avons conduit à l'aéroport, car lui et nous ne sommes pas liés par un contrat écrit. Il s'agit simplement d'un client assidu de notre compagnie. Je vous remercie de votre attention.

Le président: Merci mille fois. Monsieur Horner.

The Chairman: Thank you very much. Mr. Horner.

[Text]

**Mr. Horner:** Yes, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Will you specify, Mr. Horner, to whom you are directing your questions? It would be a great help to the translator.

**Mr. Horner:** First of all, Mr. Chairman, as you know I do not claim to be a representative of the City of Calgary, but part of my constituency comes into the City of Calgary. I would like to welcome the Committee here and assure them that while they are here I am sure a chinook wind will blow in and take away the snow and show you what great weather we can have out here.

**Mr. Skoberg:** Yes, but that is only in Crowfoot.

**Mr. Horner:** I feel pretty certain that this will happen. In beginning my questioning, Mr. Chairman, I would like to compliment Mr. Lamarsh on the wonderful presentation he made. I think he outlined the position at Bell and Killarney cabs very well. Certainly it has been one of the best presentations we have had, including those in Montreal and Toronto.

My first question to you, Mr. Lamarsh, is in connection with page 4 of the brief where it is stated you have been called out a number of times to supplement Yellow-United Cab services. Will you tell the Committee how often this really occurs? Would it be once a year, once a month or something like that?

**Mr. Lamarsh:** Of course, Mr. Horner, my clients would be in a better position to illustrate the number of times this happens. I did discuss it with them last night and I think we ought to make it pretty clear that in the main this supplemental service is not required. At times of crisis at an airport by reason of delays of flights or a diversion of flights this service is called upon and our clients have made it available. Perhaps Mrs. Richardson or Mr. Wolk could give you a better idea of the number of times this happens.

**Mr. Wolk:** We should clarify the statement a little. The cab company does not call us. What happens is that one of our cabs goes to the airport and drops off a fare and at this time the supervisor, who is paid by the grantee, loads our cab. For Killarney Taxi it is a minimum of once per week that their super-

[Interpretation]

**M. Horner:** Oui, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Horner, pourriez-vous, s'il vous plaît, dire à qui vous désirez poser votre question, ce qui faciliterait beaucoup la tâche de l'interprète.

**M. Horner:** D'abord, comme vous le savez, monsieur le président, je ne prétends pas représenter la ville de Calgary, mais une partie de ma circonscription empiète sur le territoire de la ville. J'aimerais souhaiter la bienvenue au Comité et l'assurer que, pendant son séjour ici, je suis sûr qu'un Chinook viendra fondre la neige, afin que vous puissiez constater quelle belle température nous pouvons avoir dans cette région.

**M. Skoberg:** Oui, mais cela ne se produit que dans la circonscription de Crowfoot.

**M. Horner:** Je suis presque sûr que cela va se produire. Mais en commençant à poser mes questions, monsieur le président, j'aimerais féliciter M. Lamarsh du splendide exposé qu'il a présenté. A mon sens, il a décrit la situation de la compagnie de taxi *Bell and Killarney* d'une façon excellente. Il s'agit certainement d'un des plus brillants exposés que nous ayons entendus, y compris ceux qui ont été présentés à Montréal et à Toronto. La première question, que je désire vous poser, monsieur Lamarsh, a trait à ce que vous dites, à la page 4 de votre mémoire, où vous prétendez qu'on vous a demandé de suppléer au service de la *Yellow United*. Pourriez-vous donner au Comité une idée du nombre de fois que cela se produit? S'agirait-il d'une fois par année, d'une fois par mois, ou de combien de fois, de toute façon?

**M. Lamarsh:** Évidemment, monsieur Horner, mes clients seraient plus que moi en mesure de vous préciser le nombre de fois par année ou par mois que cela se produit. J'en ai discuté avec eux hier soir, et je crois que nous devrions indiquer très clairement qu'en général ce service supplémentaire n'est pas nécessaire. Dans les cas urgents qui se présentent, à l'aéroport, en raison du retard ou du détournement des envolées, on fait appel à ce service, et nos clients l'ont rendu disponible. Peut-être M<sup>me</sup> Richardson ou M. Wolk pourraient-ils préciser combien souvent cela se produit.

**M. Wolk:** Nous devrions peut-être éclaircir un peu cette assertion. La compagnie de taxi ne nous téléphone pas. Ce qui s'est produit c'est qu'un de nos taxis se rend à l'aéroport pour y déposer un voyageur, et à ce moment, le surveillant, qui est payé par le concessionnaire, nous permet de prendre des

## [Texte]

visor loads one of our taxis because they do not have a taxi at the airport.

**Mr. Horner:** That is fine; that gives us some idea just what is involved in your statement on page 4.

On page 5 and throughout your presentation, Mr. Lamarsh, you outline that a number of the larger hotels in the cities have exclusive franchises. Do they have exclusive franchises that are bid on or are they just exclusive in the sense that Yellow-United has the airport and therefore they are the best ones to serve them? Is there any money involved in this exclusive franchise to the major hotels other than Palliser Square?

**Mr. Lamarsh:** I am speaking from information given to me by my clients, and they can correct me if I am wrong, but I believe the point of putting out these hotel contracts for tender would be rather ludicrous in the circumstances. The hotels are interested in receiving guests for their business. The guests are arriving from the airport and must be serviced by being returned to the airport. Therefore, to put these contracts out for tender would be a self-defeating exercise; there is simply no point to it. From what I understand from discussing the matter with my clients the franchise goes to the hotel and negotiates an acceptable mutual arrangement with the hotel, and the matter of tendering on these contracts never comes about.

**Mr. Horner:** My next question has to do with your recommendations on page 6. You suggest that it should be thrown open to four of the major taxicab companies, that there should be an exclusive licence for bus and limousine service, and that the taxi service should really be thrown open to four of the largest companies. Would these four maintain a common despatcher, in your estimation?

**Mr. Lamarsh:** I know this matter was discussed at some length when you met in Montreal and our clients have considered the latter, and so far as they are concerned they feel that to maintain and pay the costs of independent despatchers for each of the primary franchisees would be a costly and other self-defeating exercise. What should be done is that as part of the contract for the concession the concessionaires ought to be

## [Interprétation]

clients. En ce qui concerne la Killarney Taxi, il arrive au moins une fois la semaine, que le surveillant nous permet de prendre des clients dans une de nos voitures parce qu'il n'y a pas de taxi disponible à l'aéroport.

**Mr. Horner:** Très bien. Cela nous donne une idée assez précise de ce dont il est question à la page 4 de votre mémoire. A la page 5, et tout le long de ce mémoire, monsieur Lamarsh, vous dites qu'un certain nombre des hôtels les plus importants de la ville jouissent de droits exclusifs. Obtiennt-ils l'exclusivité des contrats à la suite d'un appel d'offres, ou jouissent-ils de cette exclusivité en ce sens, que la Yellow United dessert déjà l'aéroport, et que, par conséquent, c'est elle qui est le plus en mesure d'assurer un bon service? Est-ce que cette exclusivité, en ce qui concerne les hôtels les plus importants, sauf le Palliser Square, comporte des avantages pécuniaires?

**Mr. Lamarsh:** Je parle d'après les renseignements qui m'ont été fournis par mes clients, et ils pourront me corriger si je fais erreur, mais je crois que l'idée d'adjudiquer des contrats au moyen d'appels d'offres en vue d'assurer le service de ces hôtels serait peut-être ridicule dans les circonstances. Les hôtels sont intéressés à recevoir des clients, en vue de faire prospérer leur commerce. Les voyageurs arrivent de l'aéroport et doivent y retourner. Par conséquent, un appel d'offres à l'occasion de l'adjudication de ces contrats, serait inutile.

D'après ce que j'ai réussi à comprendre, en discutant cette question avec mes clients, les concessionnaires négocient une entente avec le directeur de l'hôtel, et la question d'un appel d'offres ne se pose jamais.

**Mr. Horner:** Ma prochaine question a trait aux recommandations que vous formulez à la page 6. Vous recommandez que quatre des principales compagnies de taxi devraient pouvoir profiter de ce commerce en toute liberté, et qu'elles devraient jouir d'un permis exclusif pour exploiter le service d'autobus et de limousines. Est-ce que ces quatre compagnies auraient, à votre avis, un seul expéditeur à leur service commun?

**Mr. Lamarsh:** Je sais que cette question a été discutée assez longuement, lors de votre réunion de Montréal, et nos clients l'ont étudiée également et, à leur avis, le fait de s'assurer les services d'un expéditeur pour chaque compagnie concessionnaire serait coûteux et inutile. Ce que l'on devrait faire—et cela pourrait faire partie du contrat des concessionnaires—serait de veiller à ce que les concessionnaires s'engagent à s'entendre sur

## [Text]

made to agree that they will co-operate in the matter of the hiring or the approval of a despatcher representative of all these companies who will, in an orderly fashion, conduct their business at the airport. The mutiplicity of despatchers, or the hiring of additional personnel to represent each company, I think would seem to my clients to be rather foolish.

**Mr. Horner:** Mr. Lamarsh, does the city licensing department put a limit on the number of taxi licences that will be granted for operation within the City of Calgary at any one time?

**Mr. Lamarsh:** No. I understand this is something other cities do and it has been considered from time to time in City Council in Calgary, but at the present time there is no policy of limiting the number of taxicab operators. They have felt up to now that the marketplace will dictate this. In fact, if you note the current letter, the ratio is about one per 1,000 and having regard to the fact that the population of metropolitan Calgary is about 400,000, the number of taxicabs is about 400.

**Mr. Horner:** Yes, I see that. Do you believe in place of your recommendation No. 2 that, in fact, a common stand could operate there and it would not really matter? Looking over the companies, there really are not four major companies operating in Calgary right now. There are three at the most and perhaps only two if you combine Bell Cabs and Killarney Taxi. Tijuana Cabs would be the next, I suppose. Do you believe a common stand would operate there just about as well for the taxi business alone, not including bus or limousine?

**Mr. Lamarsh:** It seems to me that to a very large degree this is going to result from the kind of policy and regulations the department lays down, and the kind of contracts which the primary franchisees are going to have to make with the Department. If it can be rationalized that proper service can be provided by a multiple group of companies, than it seems to me there is no reason why the contracts with those companies cannot be so devised as to assure qualitatively and quan-

## [Interpretation]

l'embauchage ou l'approbation du choix d'un représentant des expéditeurs de toutes les compagnies qui pourraient poursuivre leur exploitation à l'aéroport, d'une façon ordonnée.

La multiplicité des expéditeurs, ou l'embauchage d'un personnel supplémentaire devant représenter chaque compagnie, sembleraient à nos clients une pratique plutôt ridicule.

**M. Horner:** Le bureau municipal des permis a-t-il fixé une limite quant au nombre de permis de taxi qui, à la fois, autorisent les entreprises à poursuivre leur activité à Calgary, à un moment quelconque?

**M. Lamarsh:** Non. Je crois comprendre que cela se fait dans d'autres villes, et le conseil municipal de Calgary a étudié, à quelques reprises, la possibilité de le faire, mais à l'heure actuelle il n'existe aucune politique quant à la limite du nombre de propriétaires de taxis. Jusqu'ici, on était d'avis que le jeu de l'offre et de la demande réglerait la situation.

Au fait, si vous lisez la lettre que vous avez en main, vous remarquerez que la proportion actuelle est d'environ 1 taxi par 1,000 habitants, et si l'on considère que la population de la région métropolitaine de Calgary est d'environ 400,000, le nombre de taxis s'élève donc à environ 400.

**M. Horner:** Oui, je comprends.

Croyez-vous, qu'au lieu d'appliquer votre recommandation n° 2, un poste commun pourrait, en fait, être établi, sans entraîner de différence notable? En parcourant la liste des compagnies, on constate qu'il n'y a pas vraiment quatre compagnies importantes à Calgary, à l'heure actuelle. Il y en a trois tout au plus, et, peut-être même deux seulement, si l'on considère la Killarney Cabs et la Bell Cabs comme une seule compagnie. La Tijuana Cabs viendrait ensuite, je suppose.

Croyez-vous qu'un poste commun pourrait fonctionner aussi bien, pour l'industrie du taxi, si l'on fait abstraction de celui des autobus et des limousines?

**M. Lamarsh:** Il me semble que, dans une très grande mesure, cela dépendrait du genre de politique et de règlements établis par le ministère, ainsi que du genre de contrats que les concessionnaires exclusifs devraient négocier avec le Ministère. S'il est possible de conclure qu'un service satisfaisant peut être assuré par un groupe de compagnies, je ne vois pas pourquoi ces contrats ne comprendraient pas des dispositions qui obligeraient les principales compagnies concessionnaires à

## [Texte]

titatively the kind of service the public will require.

I see no reason why there cannot be covenants in those contracts which would require the primary franchisees to co-operate in certain areas with the Department and departmental officials and in this despatch matter, and so on. I believe that those things, if the policy were properly set up, could be incorporated and enforced through the right kind of agreement.

**Mr. Horner:** We heard evidence yesterday, Mr. Lamarsh, that the municipal airport in the City of Edmonton, for example, was having a great deal of difficulty in regulating a taxi stand so they decided to throw it open completely. In answer to questions about whether or not the travelling public using the municipal airport ever had to wait at any length of time for taxi service, we were informed that most of the time—practically all of the time—there were plenty of taxis in the stand waiting for pickups.

The City of Edmonton felt that this relieved them of a burdensome headache. Do you think the proximity of the airport to downtown Calgary bears a greater relationship to the municipal airport in Edmonton rather than the International Airport at Edmonton? Do you understand what I am getting at? To my mind there is a great difference between the airport in Calgary and the International Airport in Edmonton because of the distance.

**Mr. Lamarsh:** I think perhaps you mean that because the cabs are servicing the community generally as well as the airport there may be a quantitative problem at the airport at any given time in terms of taxi service.

**Mr. Horner:** Well, yes, this is putting it in another way. Do you think there would be a quantitative problem?

**Mr. Lamarsh:** I feel that if the policy we propose were implemented, probably not, particularly at times of peak traffic loads. You have independents attending to the airport and in the main they are radio controlled. With the secondary operators authorized to attend there to provide supplemental service, there is no reason I can see why, by means of radio communication, these companies cannot all be in cabs in addition to the cabs available to the primary franchisees to assure sufficient service at all times.

## [Interprétation]

collaborer dans certains domaines avec le Ministère et ses fonctionnaires, même en ce qui concerne l'expédition des taxis, et ainsi de suite.

Je crois que si une politique convenable était établie, on pourrait y inclure des dispositions susceptibles de régler les problèmes de ce genre, et appliquer ces dispositions grâce à une entente appropriée.

**M. Horner:** Hier, nous avons entendu des témoignages à l'effet que l'aéroport municipal d'Edmonton, par exemple, éprouvait beaucoup de difficultés à réglementer le fonctionnement d'un poste de taxi, et qu'on a décidé de laisser le champ libre à tous. En réponse à des questions quant à savoir si le public utilisant l'aéroport municipal devait parfois attendre un certain temps avant d'obtenir un taxi, on nous a dit que la plupart du temps, sinon toujours, il y avait suffisamment de taxis au poste pour répondre au besoin des voyageurs.

La municipalité d'Edmonton estimait que cela lui épargnait un embarras très grave. Croyez-vous que le fait que l'aéroport de Calgary soit rapproché du centre de la ville rende la situation plus semblable à celle de l'aéroport municipal d'Edmonton qu'à celle de l'aéroport international d'Edmonton? Voyez-vous à quoi je veux en venir? A mon sens, il existe une grande différence entre l'aéroport de Calgary et l'aéroport international d'Edmonton, en raison de la plus grande distance qui sépare celui-ci de la ville d'Edmonton.

**M. Lamarsh:** Je crois que vous voulez probablement dire que du fait que les taxis desservent le public en général, en plus de l'aéroport, il se peut qu'à certains moments il y ait surcharge de travail pour les taxis à l'aéroport.

**M. Horner:** Oui, mais c'est poser le problème sous un autre aspect. Croyez-vous qu'il y ait surcharge de travail?

**M. Lamarsh:** J'estime que si la politique que nous proposons était appliquée, il n'y aurait probablement pas de surcharge particulière de travail aux heures de pointe du trafic. Il y a les propriétaires privés qui assurent leur service à l'aéroport, et, règle générale, ils sont dirigés par radio. Les propriétaires de taxis privés étant autorisés à assurer un service supplémentaire, je ne vois aucunement pourquoi ils ne pourraient pas faire venir d'autres taxis par radio, afin qu'ils viennent prêter main forte aux concessionnaires exclusifs, en vue d'assurer un service convenable en tout temps.

## [Text]

**Mr. Horner:** Thank you, Mr. Lamarsh.

**The Chairman:** Mr. Portelance.

**Mr. Portelance:** Merci M. le président. We heard from one of the witnesses, Mr. Wolk, that he had customers with charge accounts with his company, and these customers coming into the airport would like to use his cabs. In the case of an open stand I think it works first one in, first one out. That would mean that if your cab is not the first one on the spot he still would not be allowed to carry this customer to town.

**Mr. Wolk:** Well, no sir. This is the way it would normally work, on a first come, first basis. However, the City of Calgary has an open stand at the Stampede Corral and nothing is said if a customer goes by the first cab and says, "I want the second cab because I have a charge account," or "I like that cab better". The first cab does not object, you get in to the second cab and there is no problem.

**Mr. Portelance:** That is accepted in Calgary?

**Mr. Wolk:** That is accepted down town in the Stampede Corral right now where there is an open stand.

**Mr. Portelance:** I see. So your firm also has some arrangement, perhaps not with hotels, but with different companies?

**Mr. Wolk:** Which way do you mean, sir?

**Mr. Portelance:** You have contracts with other places, not with the airport, but you do have contracts with certain companies.

**Mr. Wolk:** Yes, we have a number of contracts in the City of Calgary. I can name a few. We have contracts with CFCN-TV the television station, the Alberta Government Telephones, Foothills Hospital, a number of small oil companies and numerous others that I cannot quite recall now.

**Mr. Portelance:** When you take customers to the airport, is it always done on the meter or is there a flat rate?

**Mr. Wolk:** It is always done on the meter, because the bylaw in the city of Calgary

## [Interpretation]

**M. Horner:** Merci, monsieur Lamarsh.

**Le président:** Monsieur Portelance.

**M. Portelance:** Merci, monsieur le président.

M. Wolk, un des témoins nous a dit que certains de ses clients avaient des comptes de crédit au bureau de sa compagnie, et qu'en arrivant à l'aéroport ils désiraient utiliser ses taxis. Dans le cas d'un poste commun, je crois que le premier arrivé est le premier servi. Alors, si votre taxi n'est pas le premier arrivé, il n'aurait encore pas le droit de transporter ce voyageur à la ville.

**M. Wolk:** Non, monsieur. C'est la façon dont les choses se passeraient si l'on appliquait le principe: premier arrivé, premier servi. Mais la ville de Calgary est dotée d'un poste commun ouvert au Stampede Corral, et personne ne s'oppose, si un client dit au premier conducteur de taxi: Je veux prendre le taxi suivant, car j'ai un compte de crédit chez le propriétaire, ou encore, je préfère l'autre taxi. Le premier conducteur ne s'y oppose pas. Le client monte dans le deuxième taxi, et il ne se pose aucun problème.

**M. Portelance:** Cela est accepté à Calgary?

**M. Wolk:** Cela est accepté, en ce moment même, en pleine ville, au Stampede Corral, où il existe un poste commun.

**M. Portelance:** Je comprends. Alors votre compagnie elle aussi a conclu des ententes, peut-être pas avec les hôtels, mais avec diverses compagnies?

**M. Wolk:** Qu'est-ce que vous voulez dire, monsieur?

**M. Portelance:** Vous avez conclu des contrats avec d'autres établissements, pas avec l'aéroport, mais vous êtes, de fait, liés par contrat envers certaines autres compagnies.

**M. Wolk:** Oui, nous avons un certain nombre de contrats dans la ville de Calgary. Je pourrais en mentionner quelques-uns. Nous en avons par exemple, avec le poste de télévision, CFCN-TV, avec l'Alberta Government Telephones, avec l'hôpital Foothills, de même qu'avec un certain nombre de petites compagnies pétrolières et plusieurs autres dont je ne saurais me rappeler les noms dans le moment.

**M. Portelance:** Quand vous transportez des voyageurs à l'aéroport, utilisez-vous le taximètre, ou si vous exigez un tarif fixe?

**M. Wolk:** Nous utilisons toujours le taximètre, car le règlement municipal de Calgary

## [Texte]

states that you have to charge the meter rate—no more nor less than is on the meter. Some of these customers might get a discount at the end of the month, but that is because of prompt payment or whatever other reasons you might have. This is the way we charge it.

**Mr. Portelance:** Mr. Lamarsh, I would like to go back to the matter of city permits. You mention that it is still open. If I were a citizen of Calgary and tomorrow I wanted to be in the taxi business, I just have to go to the city hall and ask for a permit. Is that right?

**Mr. Lamarsh:** That is true; provided you could meet the terms of the licence which are pretty basic.

**Mr. Portelance:** You mean the control is still there not to allow too many?

**Mr. Lamarsh:** No, no. Quantitatively there is no restriction in the bylaw. All you have to do is to pay your license fee, have your meters, cars and drivers approved and you are in business.

**Mr. Portelance:** What about this United Imperial Cab Company? Do they own buses too, to serve the airport, or is that done by somebody else at present?

**Mr. Lamarsh:** I am not familiar with the organization of that company, but from observation it appears that the buses, the limousines and the taxicabs are all owned by the same entity—Yellow-United Cab Company, or United Imperial Cab Company, which is the same.

**Mr. Portelance:** But none of the cab companies here are organized to supply the same service at the present time. Is that right?

**Mr. Lamarsh:** No, no. That is why we are suggesting, in terms of bus service particularly and perhaps limousines, that those contracts be handled on a different basis. It is only logical that the capital investment required to carry on that kind of operation is substantially greater, the risks perhaps are of different kind, and our submission is that those contracts and franchises ought to be let periodically so that there is some periodic review, but for longer terms.

## [Interprétation]

précise qu'il faut exiger le tarif, indiqué par le taximètre, ni plus ne moins. Il arrive que certains clients bénéficient d'un escompte à la fin du mois, mais c'est parce qu'ils acquittent promptement leur compte, ou pour quelque autre raison. Voilà comment nous établissons le compte.

**M. Portelance:** M. Lamarsh, je voudrais revenir à la question des permis délivrés par la municipalité. Vous avez dit qu'il était encore possible d'en obtenir. Si j'étais citoyen de Calgary, et que je voulus soudain me lancer dans l'industrie du taxi, je n'ai qu'à me rendre à l'hôtel de ville et à demander un permis. Est-ce exact?

**Mr. Lamarsh:** Oui, cela est vrai, pourvu que vous satisfassiez aux conditions d'émission du permis, qui sont plutôt sévères.

**M. Portelance:** Vous voulez dire que l'on prend encore garde d'en émettre un trop grand nombre?

**Mr. Lamarsh:** Non, en ce qui concerne le nombre de permis, le règlement municipal n'impose aucune restriction. Tout ce qu'il faut faire, c'est de payer le droit exigé pour le permis, faire approuver vos taxis, vos taximètres et vos conducteurs, et voilà, vous êtes lancé en affaires.

**M. Portelance:** A propos de la *United Imperial Cab Company*, possède-t-elle également des autobus pour desservir l'aéroport, ou est-ce quelqu'un d'autre qui assure ce service, en ce moment?

**Mr. Lamarsh:** Je ne suis pas au courant de l'organisation de cette compagnie, et d'après ce que j'ai pu observer, il semblerait que les autobus, les limousines et les taxis sont tous la propriété de la même entreprise, soit la *Yellow-United Cab Company*, ou *United Imperial Cab Company*, ce qui est la même chose.

**M. Portelance:** Mais il n'y a ici aucune compagnie de taxi suffisamment bien organisée pour pouvoir assurer le même service à l'heure actuelle, est-ce exact?

**Mr. Lamarsh:** Non, non. Voilà pourquoi nous proposons, notamment en ce qui concerne le service d'autobus, et peut-être aussi celui des limousines, que ces contrats soient adjugés d'une autre façon. Il est évident que l'investissement en capitaux nécessaire à ce genre d'exploitation est beaucoup plus considérable, et que les risques sont d'une nature différente, et nous prétendons que ces contrats exclusifs devraient être adjugés périodiquement, de façon que la situation soit révisée de temps à

## [Text]

We discussed this matter last night among ourselves and we felt that perhaps five years for the bus and limousine franchises would be suitable, having regard to the kind of investment required.

**Mr. Porfelance:** I have no more questions at the present time.

**The Chairman:** Mr. Skoberg?

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, I am sure we are all pleased to see the voice of women represented here on management side at this particular time. I would like to follow up the question that has already been asked concerning the franchises now being given in the various areas of the city of Calgary.

Did you say that they do put these up for tender, some of the hotels and other places where you have your exclusive franchise?

**Mr. Lamarsh:** The point I was trying to make in answer to Mr. Horner's question is that in most instances it is rather pointless to tender, when only one of the tenderers is capable of properly servicing the airport traffic of that hotel.

**Mr. Skoberg:** No, I am not talking about the airport traffic. I am talking about other franchises—an exclusive franchise to serve a specific hotel.

**Mr. Lamarsh:** With taxicab service?

**Mr. Skoberg:** Yes.

**Mr. Lamarsh:** The situation now is that virtually all of the major hotels are serviced by the concessionnaire, for obvious reasons.

Periodic letting of contracts on a franchise basis is, therefore, pointless. I grant that there is some freedom of choice by hotels which are not as large, perhaps, or which do not enjoy as much business arising out of the airport operation, that dicker, perhaps, or negotiate with various companies for a stand.

**Mr. Skoberg:** I believe one of the points that has come up more recently on this particular tour is the suggestion that the franchise holder at the international airports exercises some control over the hotels in a particular city.

## [Interpretation]

autre, mais pour une plus longue période de temps. Nous en avons nous-mêmes discuté de cette question hier soir, et nous sommes d'avis que dans le cas des autobus et des limousines, une période de cinq ans serait satisfaisante, compte tenu du montant d'investissement nécessaire.

**Mr. Porfelance:** Je n'ai pas d'autre question pour le moment.

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Monsieur le président, je suis sûr que nous sommes très heureux de constater que les dames sont représentées ici, en ce moment, au sein du groupe des directeurs d'entreprises. J'aimerais poser une question qui fait suite à une question antérieure relative à la concession des contrats exclusifs que l'on accorde actuellement dans la ville de Calgary. Avez-vous dit que l'on faisait des appels d'offres, dans le cas des contrats concédés par certains hôtels et certains autres établissements où vous jouissez de l'exclusivité du service?

**Mr. Lamarsh:** Ce que j'essayais d'expliquer en réponse à la question de M. Horner, c'est que dans la plupart des cas, il est à peu près inutile de présenter des soumissions alors qu'un seul des soumissionnaires est en mesure d'assurer un service satisfaisant aux usagers de l'aéroport qui descendent à cet hôtel.

**Mr. Skoberg:** Non, je ne voulais pas parler des usagers de l'aéroport, mais plutôt des autres contrats exclusifs relatifs au service d'un hôtel en particulier.

**Mr. Lamarsh:** Avec un service de taxi?

**Mr. Skoberg:** Oui.

**Mr. Lamarsh:** La situation actuelle, c'est que pratiquement tous les hôtels les plus importants sont desservis par les concessionnaires, et ce, pour des raisons évidentes.

Des adjudications périodiques de contrats exclusifs ne sont donc pas justifiables. Je reconnais qu'il existe une certaine liberté de choix pour les petits hôtels, peut-être, ou pour ceux qui n'ont probablement pas autant de clients qui utilisent l'aéroport, et que ces hôtels ont recours au marchandage, ou à certaines négociations avec diverses compagnies, afin d'obtenir les services d'un poste.

**Mr. Skoberg:** Je crois qu'une question qui a été soulevée plus récemment, au cours de notre voyage, c'est que le concessionnaire du service de l'aéroport semble exercer un certain contrôle sur le service des hôtels d'une ville.

## [Texte]

I would like to know whether or not you have run into the situation here in Calgary where you have had a direct line from the hotel to your company, and have been requested to take it out by the hotel people.

**Mr. Lamarsh:** Perhaps the answer is that this situation has existed for such a period of time that the opportunity to obtain the exclusive business of these hotels never arose. There has never been this kind of opportunity.

**Mr. Skoberg:** You are suggesting then that Yellow United have had the franchise at the majority of these hotels?

**Mr. Lamarsh:** Yes, and I believe that situation continues.

**Mr. Skoberg:** Did your clients make application when the franchise was open at the airport here? Did they make application for that franchise?

**Mrs. Richardson:** The airport was called McCall Field and was controlled by the city of Calgary. It came open for bid one year and Bell Cab Company tendered for it. We submitted the only tender that was submitted, but due to—it is very hard to say—politics or perhaps something else the franchise was not given to us; it was given to Yellow-United Cab for no particular reason.

They had said that they would not pay any fees for the airport. We offered them \$350 a month but we did not receive the franchise. It was given right in the city council chamber to Yellow-United Cab without further question.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, do we have Yellow-United before us later?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Skoberg:** That is fine. We will follow that up.

You suggested, Mr. Lamarsh, that your clients provide supplementary services to the airport at times. How often do you have to provide this type of service?

**Mr. Lamarsh:** Mr. Wolk indicated that at the present time a rough estimate would be about once a week.

**Mr. Skoberg:** In your opinion and that of our clients, do you think direct lines from the airport to your taxi stands would be of any benefit at this time?

## [Interprétation]

J'aimerais savoir si ici, à Calgary, vous connaissez des cas où il y aurait une ligne téléphonique directe entre l'hôtel et la compagnie de taxi, et que les autorités de l'hôtel vous auraient demandé de la supprimer.

**Mr. Lamarsh:** Peut-être que cette situation existe depuis si longtemps, que l'occasion d'obtenir l'exclusivité de la clientèle de ces hôtels ne s'est jamais présentée.

**Mr. Skoberg:** Vous dites que la *yellow-United* jouissait de l'exclusivité de service de la majorité de ces hôtels?

**Mr. Lamarsh:** Oui, et je crois que cette situation persiste encore.

**Mr. Skoberg:** Est-ce que vos clients ont fait une demande lorsque le contrat exclusif a été offert ici, à l'aéroport? Est-ce qu'ils font une demande pour obtenir ce contrat exclusif?

**Mme Richardson:** L'aéroport s'appelait antérieurement *McCall Field* et était régi par la ville de Calgary. On a fait un appel d'offres, une année, et la *Bell Cab Company* a présenté une soumission. Nous avons soumis la seule fois qu'il y a eu appel d'offres, mais pour des raisons—it serait très difficile de dire—des raisons d'ordre politique ou autres, le contrat exclusif ne nous a pas été accordé, mais l'a été à la *Yellow-United Cab*. Les directeurs de cette compagnie avaient dit qu'ils ne paieraient aucun droit pour desservir l'aéroport. Nous leur avons offert \$350 par mois, mais on ne nous a pas adjugé le contrat. Ce contrat a été adjugé en plein conseil de ville à la *Yellow-United Cab*, sans plus.

**Mr. Skoberg:** Monsieur le président, la *Yellow-United* comparaîtra-t-elle devant nous plus tard?

**Le président:** Oui.

**Mr. Skoberg:** Très bien. Alors, nous reprenons l'étude de cette question plus tard.

Vous avez dit, monsieur Lamarsh, que vos clients assuraient à l'occasion un service supplémentaire à l'aéroport. Combien souvent devez-vous assurer ce service?

**Mr. Lamarsh:** M. Wolk a indiqué qu'à l'heure actuelle, cela se fait environ une fois la semaine.

**Mr. Skoberg:** A votre avis et à l'avis de vos clients, croyez-vous qu'une ligne téléphonique directe reliant l'aéroport à vos postes de taxi présenterait un avantage, à l'heure actuelle?

## [Text]

**Mr. Wolk:** It would be of benefit if we were allowed to park there, but if we are not allowed to park there it would still take us 15 minutes to service our clients. Anybody that uses an airplane would normally be in a hurry to get from point A to point B, and therefore would not be willing to wait 15 minutes when there is a taxi sitting outside.

## [Interpretation]

**M. Wolk:** Cela présenterait un avantage, si nous avions la permission de stationner nos taxis à l'aéroport. Mais si on ne nous permet pas de le faire, il nous faudrait quand même mettre quinze minutes à nous rendre auprès de nos clients. Tous ceux qui voyagent par avion tiennent, d'ordinaire, à se rendre le plus rapidement possible d'un endroit à l'autre, et ils ne consentiraient pas à attendre quinze minutes, alors qu'un taxi attend déjà à l'extérieur.

**Mr. Skoberg:** Are you suggesting if I phoned your taxi company if there were a direct line that you would be subject to this 15 minutes requirement?

**Mr. Wolk:** Close to it, because we have to send a taxi from downtown or close to the airport. Now, we might have a taxi in the area but it would still take him five or six minutes. We have, on occasion, got cabs in there in five minutes. But there is a taxi standing outside and when you stand there with your bag the cab driver will come up to you and say, "Taxi, sir"? You say, "Well, I phoned for a taxi; I am waiting for one." He will say, "Well, it is going to take him at least half an hour to an hour to get here."

So you say, "I cannot wait, so I had better take it," and you are gone. We do quite a few runs to the airport each week as the result of phone calls when we do not receive any fare at all. We do have to send a taxi up, because it might be a steady customer or it might be one of our major accounts and we are scared of losing it.

**M. Skoberg:** Voulez-vous dire que s'il existait une ligne de téléphone directe, et que je téléphonais à votre compagnie, qu'il me faudrait encore attendre quinze minutes?

**M. Wolk:** Oui, à peu près quinze minutes, car il nous faut dépêcher un taxi du centre de la ville ou des environs, vers l'aéroport. Alors, il se peut que nous ayons un taxi disponible dans les environs, mais il mettrait encore cinq ou six minutes à se rendre à l'aéroport. Certains de nos taxis ont parfois réussi à s'y rendre en cinq minutes. Mais il y a un autre taxi juste à l'extérieur de l'aérogare, et si vous attendez là avec votre valise, le chauffeur va vous demander: Taxi, monsieur?

Et si vous répondez: J'ai téléphoné pour en obtenir un, et je l'attends, il va vous répondre: Ce taxi va mettre au moins une demi-heure ou une heure à se rendre ici. Alors vous vous dites: Je ne puis attendre, alors autant vaut prendre celui-ci. Et vous partez. Nous faisons plusieurs courses par semaine à l'aéroport, à la suite d'un appel téléphonique, mais nous n'y trouvons aucun client, une fois rendu. Mais il faut y dépêcher un taxi, car il pourrait fort bien s'agir d'un client assidu et important, et nous craindrions de perdre sa clientèle.

**M. Skoberg:** Est-ce que l'aéroport tout entier, de même que l'emplacement de l'aéroport projeté, se trouvent dans les limites de la ville?

**M. Lamarsh:** Oui, je le crois.

**M. Skoberg:** Alors, personne ne se heurte à aucun problème avec les autres autorités municipales, quant à la délivrance de permis?

**M. Lamarsh:** Pas à notre connaissance.

**M. Skoberg:** Pouvez-vous nous dire si dans les deux compagnies représentées ici les véhicules sont la propriété de la compagnie ou des chauffeurs?

**M. Lamarsh:** Il y en a qui appartiennent à la compagnie, et d'autres qui sont liés par

**Mr. Skoberg:** Is the entire airport and also the proposed new airport within the city limits?

**Mr. Lamarsh:** Yes, I believe so.

**Mr. Skoberg:** Then no one has any problem with other municipal authorities so far as granting licences is concerned?

**Mr. Lamarsh:** None that we know of.

**Mr. Skoberg:** Can you tell me whether or not the two companies represented here have driver-owned cabs, or are they company-owned cabs?

**Mr. Lamarsh:** As I think in most company situations you have heard before, we have a

## [Texte]

combination of vehicles owned by the company and driver-owned vehicles contracted to the company.

**Mr. Skoberg:** Thank you. Mr. Chairman, is the City of Calgary making representation before the Committee?

**The Chairman:** Not that I know of, Mr. Skoberg.

**Mr. Lamarsh:** If I may answer that, I checked with the Mayor's office two or three days ago and I was informed that they do not intend to appear to make any representations.

**Mr. Skoberg:** It is rather disappointing, to say the least, that the City will not make representation before this Committee. At least the City of Edmonton did, and I am sure there are similar problems here. Perhaps Mr. Horner or Mr. Mahoney could use his good influence to have the Mayor of the City appear before us.

**The Chairman:** Perhaps you could use yours too, Mr. Skoberg.

Mr. Skoreyko.

**Mr. Skoreyko:** Thank you, Mr. Chairman. With reference to Mr. Lamarsh's statement that there was a degree of harassment at the International Airport, who is guilty of this harassment? Is it the RCMP, the Commissionaires, the Department of Transport or the franchise holder? Which party is guilty of harassment?

**Mr. Lamarsh:** Mr. Chairman, you will understand that I have to be a little cautious in answering this. I do not want to get myself into the kind of problem that certain of my relatives do from time to time. I do not want to accuse anyone of anything unjustly, but it seems to me that harassment arises logically and legitimately out of the kind of policy which the Department to date has laid down.

There are officials at the airport charged with the responsibility for seeing that the concessionaire provides a service and seeing that he is protected in providing that service.

Naturally other operators on the scene in some way are going to be given fewer privileges than that concessionaire. I think it is a very simple concept in terms of that policy.

To point a finger to any particular individual, employee or official perhaps might be wrong. It is a general kind of thing which pervades the entire operation of airport ground transport in Calgary. We have referred to the Royal Canadian Mounted Police on duty, the Commissionaires, the DOT officials having this responsibility and

## [Interprétation]

contrat à la compagnie mais qui appartient au chauffeur, comme c'est presque toujours le cas.

**M. Skoberg:** Merci. Monsieur le président, est-ce que la ville de Calgary doit présenter un mémoire au Comité?

**Le président:** Pas à ma connaissance, monsieur Skoberg.

**M. Lamarsh:** J'ai vérifié auprès du bureau du maire, il y a 2 ou 3 jours, et l'on m'a dit qu'elle n'avait pas l'intention de comparaître.

**M. Skoberg:** Je crois qu'il est pour le moins décevant que la ville ne fasse pas de représentations. La ville d'Edmonton l'a fait et je suis sûr que les problèmes sont analogues. M. Horner ou M. Mahoney pourraient peut-être user de leur influence pour inciter le maire de la ville à venir témoigner.

**Le président:** Vous pourriez peut-être vous servir de la vôtre aussi, monsieur Skoberg.

Monsieur Skoreyko.

**M. Skoreyko:** Merci, monsieur le président. A propos de l'allégation de M. Lamarsh concernant les tracasseries à l'aéroport international, j'aimerais savoir qui en est responsable. Est-ce la Gendarmerie, les Commissaires, le ministère des Transports ou les détenteurs de la concession? Qui est responsable de ces tracasseries?

**M. Lamarsh:** Monsieur le président, il va falloir que je mesure mes paroles. Je ne voudrais pas avoir les mêmes problèmes que certains de mes homologues. Je ne voudrais pas accuser qui que ce soit injustement, mais il me semble que les tracasseries surgissent logiquement du genre de politique qu'a suivi le ministère jusqu'à maintenant. Vous avez des fonctionnaires à l'aéroport qui veillent à ce que les concessionnaires assurent le service et soient protégés pour le faire.

Naturellement, il y aura là d'autres personnages qui auront moins de priviléges que le concessionnaire. Je crois que la question est simple si l'on se réfère à cette politique. Il serait sans doute peu convenable de montrer du doigt telle personne, tel employé ou tel fonctionnaire. C'est une situation générale qui touche l'ensemble du transport au sol à Calgary. Nous avons attribué cette responsabilité à la Gendarmerie, aux commissaires, au ministère des Transports, et il est logique et naturel que le détenteur du contrat n'ait

[Text]

naturally, legitimately and logically the present franchise is not going to suffer with impunity the encroachment of other cab companies. I think that is pretty logical.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Lamarsh, the charge has been made that there has been harassment at the airport and I would like to be able to find out, as an interested member of this Committee, who is guilty of this harassment, or who directs it. Does it come from the bureaucracy, does it come from the Department of Transport itself, does it come on instructions from the RCMP, or is it the present holder of the franchise who says: "Keep everyone off; this is our business." I think that would help us in trying to straighten this out.

**Mr. Lamarsh:** Mr. Chairman, I suppose I could call on my clients for individual references. I do not know whether we want to become involved in name calling, but...

**Mr. Skoreyko:** No, Mr. Lamarsh, surely if these people have been harassed...

**Mr. Lamarsh:** Someone has done it.

**Mr. Skoreyko:** ...and it can be interpreted in many ways, but the fact is that if they have been bothered at all at the airport, who has been doing it? Is it the opposition cab drivers, is it the Police, the Commissionaires or is it the Department of Transport officials?

**Mr. Lamarsh:** Mr. Wolk could give you an illustration of the kind of thing that happens.

**Mr. Skoreyko:** Who tells you to get to hell off the property?

**Mr. Wolk:** The Commissionaires are employees there and they are under the instruction of the RCMP. They follow the signs that are on the airport quite legitimately. For example, it says "no parking" and they do not allow us to park. Therefore, you have a ticket. The cab drivers from different cabs see one of our cabs parked there for too long a period of time and they point out to the Commissionaire. They say: "Look over there, look over there." This is a combination of things. It is not one particular thing, but it comes mainly from the policy which is laid down by the Department of Transport.

**Mr. Skoreyko:** You are suggesting that DOT may be playing favourites at the airport and are protecting their present franchise holders. Is that right?

**Mr. Wolk:** That is correct, because DOT is getting a subsidy for every taxi fare out of the airport. Therefore, it is their right to pro-

[Interpretation]

pas à souffrir l'empêtement d'autres compagnies de taxis. Je crois que c'est assez logique.

**M. Skoreyko:** Monsieur Lamarsh, on a porté une accusation à l'effet qu'il y avait des tracasseries à l'aéroport et j'aimerais savoir, à titre de membre intéressé de ce Comité, qui est responsable de ces tracasseries, ou qui les cause. Est-ce que cela vient de la bureaucratie, du ministère des Transports, à la suite d'instructions de la Gendarmerie ou est-ce que c'est le détenteur actuel de la concession qui prétend que ce commerce ne regarde que lui? Ceci nous aiderait à régler le problème.

**M. Lamarsh:** Je suppose que je pourrais demander à mes clients de vous donner des détails. Je ne sais pas si nous voulons vraiment citer des noms, mais...

**M. Skoreyko:** Non, monsieur Lamarsh. Il est certain que si ces gens ont été victimes de tracasseries...

**M. Lamarsh:** Quelqu'un en est responsable.

**M. Skoreyko:** ...et on peut l'interpréter de plusieurs façons, mais s'ils ont eu des ennuis à l'aéroport, qui les leur a causés? Sont-ce des chauffeurs concurrents, la police, les commissaires ou le ministère des Transports?

**M. Lamarsh:** M. Wolk pourrait vous donner un exemple de ce qui se passe.

**M. Skoreyko:** Qui vous demande de vider les lieux?

**M. Wolk:** Les commissaires sont des employés qui reçoivent des directives de la Gendarmerie royale du Canada. Ils se conforment aux signaux qui sont légitimement placés à l'aéroport. S'ils indiquent «stationnement interdit», ils ne nous permettent pas de stationner et nous dressent une contravention. Les chauffeurs des autres compagnies de taxi, lorsqu'ils croient que l'un de nos taxis est stationné depuis trop longtemps, le font remarquer au commissaire. Il y a plusieurs choses en même temps. Cela ne tient pas à un seul facteur, mais principalement à la politique établie par le ministère des Transports.

**M. Skoreyko:** Vous voulez dire que le ministère des Transports exerce un certain favoritisme à l'égard des détenteurs de la concession?

**M. Wolk:** Oui, car le ministère des Transports reçoit une subvention pour chaque voyage à partir de l'aéroport. C'est donc son

## [Texte]

tect this. After all, they are interested in the money and this is why they are protecting it.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Lamarsh, you read a letter into the record from the Highlander—it is Calgary writing and it is hard to read—Motor Hotel, I believe it is. The fellow Van Hardeveld says:

At the present time we are compelled to do business with the only company that has access to the said airport.

Do you not think this gentleman who is Comptroller of this Motor Hotel really should be saying that it is more a matter of convenience than compulsion?

**Mr. Lamarsh:** Yes, I think we are into semantics here, but I think what he was trying to indicate is that having regard to the realities of airport traffic, he can do nothing else. His hands are tied.

**Mr. Skoreyko:** It is more convenient for him to do business with the franchised holder?

**Mr. Lamarsh:** Yes.

**Mr. Skoreyko:** Mrs. Richardson, you pointed out to the Committee:

We should be entitled to pick up passengers at the airport when people ask us to.

Are you suggesting, Mrs. Richardson—and let me clear up one other thing with regard to Mr. Skoberg's statement when he said he is glad to see the voice of women represented. I am sure it is the voice of a lady before the Committee rather than the Voice of Women as we know it today.

Mrs. Richardson, having regard to the statement I alluded to, are you suggesting that if I arrived at the International Airport in Calgary and phoned for one of your cabs to pick me up your cab would not be allowed to pick me up at the airport?

**Mrs. Richardson:** We would be allowed to pick you up, sir, but in the meantime—and I can get verification on this from customers—you stand there and wait for a Bell Cab to arrive. In the meantime, a dispatcher from the franchisee would come up and say: "This is the cab that you should ride in; the other will not arrive in time to get you where you want to go."

**Mr. Skoreyko:** We would like to prove that his afternoon, Mrs. Richardson. I will go out to the airport and phone one of your cabs. Let

## [Interprétation]

droit de préserver la situation. Après tout, c'est l'argent qui l'intéresse et c'est pourquoi il les protège.

**Mr. Skoreyko:** Monsieur Lamarsh, vous avez consigné au compte rendu une lettre du Highlander Motor Hotel...c'est une écriture de Calgary, qui n'est pas facile à déchiffrer. M. Van Hardeveld écrit:

Nous sommes tenus de faire affaire avec la seule compagnie qui ait accès à l'aérogare.

Ne croyez-vous pas que le trésorier de ce motel devrait dire qu'il s'agit d'une question d'accommodement plutôt que d'obligation?

**Mr. Lamarsh:** Oui. Je crois que nous entrons dans une querelle de termes; il veut dire que face à la situation réelle du transport à l'aérogare, il ne peut rien faire d'autre. Ses mains sont liées.

**Mr. Skoreyko:** Il est plus pratique pour lui de faire appel aux détenteurs de la concession?

**Mr. Lamarsh:** Oui.

**Mr. Skoreyko:** Madame Richardson, vous avez signalé au Comité:

Nous devrions avoir le droit de prendre des voyageurs à l'aéroport lorsque des gens nous demandent de le faire.

Madame Richardson, permettez-moi de faire une mise au point à propos de la déclaration de M. Skoberg lorsqu'il a dit qu'il était heureux de voir que la voix des femmes était représentée. Je suis sûr que c'est la voix d'une dame plutôt que la Voix des Femmes telle que nous la connaissons.

Madame Richardson, pour ce qui est de la déclaration à laquelle j'ai fait allusion, voulez-vous dire que si j'arrivais à l'aéroport international de Calgary et que je téléphonais à l'un de vos taxis pour qu'il vienne me chercher, vous ne pourriez pas le faire?

**Mme Richardson:** Nous serions autorisés à aller vous chercher, monsieur, mais entre-temps, et là je puis le vérifier auprès des clients, vous attendez qu'un taxi de la Bell Cab arrive. Entre-temps, un agent du détenteur de la concession arrive et vous dit: «Voilà le taxi que vous devriez prendre; l'autre n'arrivera pas à temps pour vous conduire où vous voulez aller.»

**Mr. Skoreyko:** Nous aimerais le prouver cet après-midi, madame Richardson. Je vais me rendre à l'aéroport et je téléphonera à l'un de

[Text]

us find out what kind of reception we get. Would you like to do that?

**Mrs. Richardson:** I can do that, yes, sir.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Lamarsh, you spoke about ratios and there was a statement that I think Mr. Horner alluded to, namely that there are roughly 1,000 people per cab licence in the City of Calgary. Taking into account evidence that we have heard from a number of other cities—for instance, Vancouver has a ratio of something like 1,670 people to one cab licence, with Edmonton dropping as low as 600—do you think, if City Council took the initiative to restrict cab licences based on the ratio, part of the problem at the International Airport could be eliminated by that kind of system—in other words, by restricting licences rather than just throwing them out to anyone who wants them? If there were fewer cabs per capita, would the situation be relieved?

**Mr. Lamarsh:** Mr. Chairman, I do not know. We are free entrepreneurs in this part of the country and in our wisdom have decided that the marketplace will find its own balance. I believe in the City of Calgary to a very large degree, it has found its own balance. I was interested in the comparative figures myself. Probably, if you went across the country and averaged it, you would likely find that about one per 1,000 is not too far off.

**Mr. Horner:** That is about the same as Toronto.

**Mr. Lamarsh:** Yes. That is only one aspect of the problem. In terms of the airport ground transportation problem, I do not think that any additional restrictions by the city government would really do the job because the matter revolves to a large degree around policy determined by the department in the conduct of the cab operations at the airport.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Lamarsh, you mentioned Calgary as being a free enterprise community. I do not know where that puts us. We have issued so many licences that we are down to 600 people for one licence. It would probably be better for the cab industry in Edmonton if it was increased to 1,000 per cab.

**Mr. Lamarsh:** Is there a restriction in Edmonton?

**Mr. Skoreyko:** No, there is not. It is open but we are down to 600 people.

[Interpretation]

vos taxis. Nous verrons le genre de réception qu'on nous réserve. Voulez-vous le faire?

**Mme Richardson:** Je le ferai certainement.

**M. Skoreyko:** Vous avez parlé de rapports proportionnels. A la suite de la déclaration que M. Horner a signalée, soit qu'il y a environ 1,000 personnes pour chaque permis de taxi à Calgary, et compte tenu des témoignages que nous ont donnés un certain nombre de villes—Vancouver, par exemple, a un rapport de 1,670 personnes par taxi, alors qu'Edmonton en a seulement 600—croyez-vous que si le Conseil municipal se mettait à restreindre le nombre de licences en se fondant sur un rapport donné, une partie du problème qui se présente à l'aéroport international pourrait être éliminé par ce moyen, qui consisterait à réduire le nombre des permis plutôt que de les distribuer à quiconque en fait la demande?

Donc, s'il y avait moins de taxi par habitant, croyez-vous que la situation serait meilleure?

**Mr. Lamarsh:** Monsieur le président, je ne sais pas vraiment. Nous sommes des gens de la libre entreprise, dans cette région du pays, et dans notre sagesse, nous avons pensé que le marché trouverait son propre équilibre. Je crois que dans la ville de Calgary on a su trouver cet équilibre. Je me suis moi-même attaché à étudier ces statistiques comparatives. Je pense que si l'on établissait la moyenne du pays, celle-ci serait d'environ 1 pour mille.

**Mr. Horner:** C'est à peu près comme à Toronto.

**Mr. Lamarsh:** Oui. Ce n'est qu'un des aspects du problème. Pour ce qui est du transport au sol, à l'aéroport, je ne pense pas que d'autres restrictions imposées par la municipalité puissent régler le problème, parce que dans une grande mesure on en revient toujours à la politique établie par le ministère des Transports en ce qui concerne l'exploitation de taxis à l'aéroport.

**Mr. Skoreyko:** Monsieur Lamarsh, vous avez parlé de Calgary comme étant une collectivité croyant à la libre entreprise. Je ne sais où cela peut conduire. Nous avons accordé tant de licences qu'il n'y a plus que 600 personnes par taxi. Il serait certainement profitable à l'industrie du taxi que le rapport soit porté à 1,000 pour 1.

**Mr. Lamarsh:** C'est qu'il y a des restrictions à Edmonton?

**Mr. Skoreyko:** Non, mais nous avons un taxi pour 600 personnes.

## [Texte]

**Mr. Horner:** Maybe Edmonton uses cabs more.

**Mr. Skoreyko:** Oh yes. I understand they are less frugal than in Calgary.

**Mr. Lamarsh:** I could only suggest that perhaps our economy is a little further developed in an industrial sense and there is more utilization of this kind of service in Calgary.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Lamarsh, I believe it was you, sir, who mentioned flat-rate charges in regard to opening up the ground transportation aspects of the International Airport. If every cab owner and operator was able to participate in the business at the International Airport and they were operating on a flat rate charged by DOT over and above the bus service, how would you implement such a program? Would you have a toll gate or a common taxistand with a toll gate so that anybody could come in, pay their toll and wait for passengers? Is that the way you would like to have it?

**Mr. Lamarsh:** Mr. Skoreyko you do run into this jurisdictional problem here if the department were to say on one hand that it is flat-rate situation and the city on the other at it is a posted-tariff regulation. To permit more freedom in the subsidiary aspects of the taxi cab business—negotiating franchises, contracts and agreements with other sources of traffic particularly—our brief says that we ought to have more than one as the primary franchised operator. In other words, we ought to have a number chosen on the basis of a free competition, with certain qualitative and quantitative standards assured so that you have a number of primary-franchised operators who would conduct their business from the area of the ground transportation setup our new airport. Then, you would have other subsidiary system wherein all of the approved independent operators—and I stress the word "approved" for matters of compartment insurance, quantity and quality and so on—could make use of that area for the purpose of serving the overload, if you like. This would create additionally a freedom in the marketplace generally of negotiation of franchises with hotels, with television stations, with hospitals, with other public institutions. I believe in a more equitable situation. I cannot think of a situation which lends itself better to this kind of policy implementation than the Calgary one right now where it is a brand-new ball game. The airport could be so advised to take account of this new policy.

**Mr. Skoreyko:** One final question, Mr. Lamarsh. I think you suggested earlier in

## [Interprétation]

**M. Horner:** On se sert peut-être davantage des taxis à Edmonton.

**M. Skoreyko:** C'est cela. Je crois que les gens sont moins économies qu'à Calgary.

**M. Lamarsh:** Notre économie est peut-être un peu plus développée sur le plan industriel, et on utilise beaucoup plus ce moyen de locomotion à Calgary.

**M. Skoreyko:** Je crois que vous avez parlé de taux fixes en ce qui concerne le libre accès des moyens de transport au sol à l'aéroport international. Si chaque taxi, propriétaire ou chauffeur de taxi, pouvait avoir sa part du trafic de l'aéroport international et ce en vertu d'un taux fixe imposé par le ministère des Transports et supérieur à celui de l'autobus, comment prévoyez-vous l'application d'un tel programme? Y aurait-il un guichet de péage dans une station commune où les gens entreraient et paieraient leur billet? Est-ce la façon dont vous envisagez la chose?

**M. Lamarsh:** Monsieur Skoreyko, il y a ici un problème de compétence. Le ministère pourrait dire que c'est un taux fixe et la ville, que les tarifs sont autrement prévus. Pour permettre une plus grande latitude en ce qui concerne les aspects subsidiaires du transport par taxi—négociation des concessions, des contrats et des ententes avec les autres usagers—notre mémoire précise qu'il devrait y avoir plus d'un détenteur direct de concession. On devrait donc en avoir un certain nombre en vertu d'une concurrence libre et de certaines normes qualitatives et quantitatives qui permettraient d'avoir un certain nombre de détenteurs directs de concessions faisant affaire dans un secteur bien déterminé du nouvel aéroport. Il y aurait aussi un système auxiliaire en vertu duquel tous les taxis indépendants approuvés—et j'insiste sur ce terme, qui porterait sur l'assurance, la quantité, la qualité des véhicules—auraient accès à cette zone pour pouvoir prendre l'excédent de voyageurs. Il y aurait en outre une plus grande liberté sur le marché lorsqu'il s'agirait de négocier les concessions avec les hôtels, les postes de télévision, les hôpitaux ou autres institutions publiques. Je pense que la situation serait plus équitable. Je ne saurais songer à une situation qui se prête mieux à ce genre de politique que celle de Calgary, où les jeux ne sont pas encore faits. On pourrait aménager l'aéroport en tenant compte de cette nouvelle politique.

**M. Skoreyko:** Une dernière question, monsieur Lamarsh. Je pense que vous avez dit

## [Text]

your remarks that you felt that these contracts should come up for review to allow all interested cab companies in Calgary to bid on the service at the airport every year or possibly every two years. The City of Calgary in their submission have indicated that Yellow-United Cabs Limited control 206 cars and the balance is owned or controlled by various companies. Assuming that it is necessary for a company with at least 200 automobiles at their disposal to service the airport properly, how would the Department of Transport satisfactorily negotiate a contract with the 10 or 15 cab companies involved to guarantee that there could be as many as 200 cabs involved under one contract for the service at the airport?

**Mr. Lamarsh:** Well, I do not know. I strongly suspect that the reason one company in this city appears to have a disproportionately large number of units in service is that, having had the exclusive concession over a long period of time, this company has been able to develop business quite apart from the airport transportation business with a competitive advantage which far outweighs that enjoyed by any other operator. The growth of your concessionaire in Calgary to a large degree is growth which relates itself to business which is not directly connected with the airport but which certainly can develop much more easily by reason of having that exclusive contract.

**Mr. Skoreyko:** Is it fair to suggest, Mr. Lamarsh, that the total number of cars under the control of Yellow-United Cabs Limited may be broken down. The actual cabs owned by Yellow-United may not exceed the numbers of any other company mentioned on this list but the greatest number of cabs under control of Yellow-United could be owner-driven cabs under contract to Yellow-United. Therefore, upon renegotiation of a contract or in the event that some other company got the contract, these people from Yellow-United might well shift over to the other company.

**Mr. Lamarsh:** This might very well be the result. According to my clients, this is very common in the industry now. The independent operators contracted to the various companies move around a good deal depending on where they can get the best deal.

**Mr. Skoreyko:** Do your clients, Mr. Lamarsh, know the number of cabs actually owned by the company known as Yellow-United Cabs Limited?

## [Interpretation]

tout à l'heure que ces contrats devraient faire l'objet d'une révision pour permettre à toutes les compagnies de taxis intéressées de Calgary de faire une soumission pour l'aéroport, chaque année ou tous les deux ans. La ville de Calgary a indiqué dans son mémoire que la Yellow United Cabs Ltd. a 206 voitures et que le reste est la propriété ou relève de plusieurs compagnies.

Si l'on admet qu'une compagnie qui possède au moins 200 voitures peut desservir convenablement l'aéroport, comment le ministère des Transports pourra-t-il de façon satisfaisante négocier un contrat avec 10 ou 15 compagnies de taxis pour garantir qu'un minimum de 200 voitures seront astreintes par un contrat à desservir l'aéroport?

**Mr. Lamarsh:** Je ne sais pas; je crois que la raison pour laquelle une compagnie de cette ville semble avoir un nombre très grand de taxis est qu'elle a l'exclusivité de la concession depuis de nombreuses années; cette compagnie a pu grossir son chiffre d'affaires parallèlement à son service à l'aéroport et acquérir des avantages concurrentiels qui dépassent de beaucoup ceux dont bénéficient les autres compagnies. L'expansion de votre concessionnaire de Calgary se rattache dans une large mesure à une activité qui n'est pas directement liée au service de l'aéroport mais qui peut bénéficier de l'exclusivité du contrat.

**Mr. Skoreyko:** Est-il juste, monsieur Lamarsh, de dire que le nombre total de voitures relevant de la Yellow United Cab Ltd puisse se répartir de la façon suivante, à savoir que les voitures qui sont la propriété de la Yellow United ne peuvent dépasser en nombre celles des autres compagnies mentionnées sur la liste, mais que la plupart des voitures de la Yellow United appartiennent à leurs chauffeurs et sont liées par contrat à la Yellow United? En conséquence, par suite de la reconduction d'un contrat ou dans l'éventualité où une autre compagnie en fasse partie, ces personnes affiliées à la Yellow United pourraient passer à l'autre compagnie.

**Mr. Lamarsh:** Cela pourrait se produire Selon mes clients, c'est une situation assez courante dans l'industrie du taxi. Les taxis indépendants affiliés à diverses compagnies ont une grande mobilité, suivant ce qu'ils peuvent obtenir.

**Mr. Skoreyko:** Est-ce que vos clients connaissent exactement le nombre de taxis qui possède la Yellow United Cabs Ltd.?

**Texte]**

**Mr. Wolk:** I do believe that there is on the ity record, all the licence plates that are held y Yellow-United Cab because they operate n a different system than the other taxi com- anies do. I could be very well wrong but I hink there are between 80 and 90 driver- owners at Yellow-United.

**Mr. Skoreyko:** It is the same situation in Edmonton where Yellow Cab has more than 00 cabs under its control but own only 100-nd-some of them. I was just wondering if the ituation was the same in Calgary with Yel- low-United. Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Lamarsh:** I do not know if I am qual- ed to answer that but Yellow-United who re appearing will likely give you that nformation.

**The Chairman:** They will appear either this fternoon or tomorrow. Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** Thank you, Mr. Chairman. ould I ask the approximate date of the com- encement of business of the two cab compa- ies represented here, Mr. Lamarsh?

**Mr. Lamarsh:** Yes, it is stated in our sub- ission on page 1 in each case. Bell Cabs has een established and carrying on business since 1942. The other company, Killarney, as established in the middle nineteen for- es. There have been various reorganizations, amalgamations and what have you in the rowth of this company but that is it, enerally.

**Mr. Pringle:** Just for the record, when the epartment of Transport took over the Cal- ary airport, known then as McCall Field, ere all the existing contracts with regard to round transportation honoured as is by the epartment of Transport or were DOT con- acts introduced into the over-all agreement?

**Mr. Lamarsh:** According to the information f my clients, there was no new tendering or ntracting at that time.

**Mr. Pringle:** We must take it for granted en that the existing contracts with the city ere honoured by the Department of Trans- ort. Is that correct?

**Mr. Lamarsh:** I do not know the terms of ose agreements nor their duration. Accord- g to my clients they have not tendered nor een invited to tender or bid since that time.

**Mr. Pringle:** Could you say how long Unit- l-Yellow Cab has been the sole contractor or oncessionnaire at the Calgary airport regard- ss of ownership of the airport?

**[Interprétation]**

**M. Wolk:** Je crois que toutes les plaques de la Yellow United sont enregistrées dans les dossiers de la ville parce qu'elles sont gérées d'une façon différente des autres compagnies. Je peux me tromper, mais je pense qu'il y a entre 80 et 90 chauffeurs propriétaires à la Yellow United.

**M. Skoreyko:** C'est la même situation à Edmonton, où la Yellow Cab a plus de 300 taxis sous sa tutelle mais n'en possède qu'une centaine. Je me demandais si la situation était la même à Calgary avec la Yellow United. Merci, monsieur le président.

**M. Lamarsh:** Je ne suis peut-être pas en mesure de vous répondre, mais la Yellow United, qui va venir témoigner, vous donnera sans doute ces renseignements.

**Le président:** Elle viendra témoigner cet après-midi ou demain. Monsieur Pringle.

**M. Pringle:** Merci, monsieur le président. Je voudrais savoir à quelle date les deux compa- gnies de taxis représentées ici ont été créées.

**M. Lamarsh:** Nous le disons à la première page de notre mémoire. La Bell Cabs Ltd a été fondée en 1942 et l'autre compagnie, la Killarney Taxi a été établie vers le milieu des années 40. Il y a eu différentes réorganisa- tions, des fusionnements et autres changem- ents depuis, mais ce sont là les dates approximatives.

**M. Pringle:** Lorsque le ministère des Trans- ports a pris en charge la piste McCall pour en faire l'aéroport de Calgary, est-ce que tous les contrats touchant le transport au sol ont été honorés par le ministère des Transports ou est-ce que ce dernier en a inclus d'autres dans l'accord final?

**M. Lamarsh:** Selon mes clients, il n'y a pas eu de nouveaux appels d'offres ni de contrats à ce moment-là.

**M. Pringle:** Alors, on doit prendre pour acquis que les contrats actuels sont honorés par le ministère des Transports, n'est-ce pas?

**M. Lamarsh:** Je ne connais pas du tout les termes de ces accords ni leur durée. Selon mes clients, il n'y pas eu d'appels d'offres; on ne les a pas davantage invités à faire des soumissions depuis lors.

**M. Pringle:** Pourriez-vous me dire depuis combien de temps la United Yellow Cab est le seul détenteur de contrats ou concessionnaire pour l'aéroport de Calgary?

## [Text]

**Mr. Lamarsh:** My client feels that has been the case since about 1950.

**Mr. Pringle:** Are there any other taxi-cabs now in existence who had the concession before that time?

**Mr. Lamarsh:** No.

**Mr. Pringle:** In other words, it has virtually been a 100 per cent monopoly if you want to call it that or at least a 100 per cent sole contract to one company as far as you can recall. Is that correct?

**Mr. Lamarsh:** As far as my clients can recall that company has been the operator.

**Mr. Pringle:** With regard to the guaranty of service that was open to all cabs. You speak with regard to unfettered choice with regard to the general public. If this happens and there is no specific requirement, which very well could be if it is wide open, how can you guarantee the service to the public. In other words if they come out for unfettered service and there is no cab to get into because there is bad weather in other areas of the city, how do you propose that the Department of Transport could protect airline passengers with regard to immediate transportation.

**Mr. Lamarsh:** Mr. Chairman, we really do not attempt to make a case for unfettered choice. On page 4 of our brief, we refer to a less fettered choice which is the general tenor of the balance of our brief. In the recommendations we make, we suggest that rather than one operator being chosen, a limited number of operators be chosen on the basis of policy laid down which will assure to your passengers the kind of service to which they are entitled. We also suggest that a back-up service be made available also through policy with independent operators, generally approved, so as to assure at all times that overflow situations will be promptly and properly looked after.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, it just seems to me that you are suggesting that as the airport goes, so goes the balance of the area with regard to choice of ground transportation. If the airport were opened up or if they adhered to all the policies of free enterprise, what about all the other contracts in town? Are there contracts at the railroad stations?

• 1115

**Mr. Lamarsh:** Yes, that is included for the CPR in any event in the Palliser Square complex referred to by Mr. Wolk earlier.

**Mr. Pringle:** The Canadian National?

## [Interpretation]

**M. Lamarsh:** Depuis environ 1950, selon mon client.

**M. Pringle:** Est-ce qu'il y a d'autres compagnies de taxis qui existent encore et qui ont eu cette concession-là auparavant?

**M. Lamarsh:** Non.

**M. Pringle:** Ce fut donc toujours un monopole à 100 p. 100, pour ainsi dire; ou encore un contrat d'exclusivité avec une seule compagnie? Est-ce exact?

**M. Lamarsh:** Selon mes clients, cette compagnie a toujours été le détenteur du contrat.

**M. Pringle:** Passons à la garantie du service, accessible à tous les taxis, pour assurer au public le libre choix de la compagnie. S'il en était ainsi, s'il n'y avait pas d'exigences particulières, ce qui pourrait se produire si le choix était libre, comment pourriez-vous garantir un service convenable au public? Si par exemple les voyageurs ont libre choix et qu'il n'y ait pas de taxi parce qu'il fait mauvais temps dans tel ou tel secteur de la ville, comment le ministère des Transports pourrait-il protéger les passagers en leur assurant un transport immédiat?

**M. Lamarsh:** Monsieur le président, nous n'essayons pas vraiment de nous faire les avocats d'un libre choix. A la page 4 de notre mémoire, nous proposons un choix plus limité, qui constitue la substance de nos recommandations. Plutôt que d'avoir à choisir une seule compagnie, nous en proposons un nombre limité fondé sur une politique qui assure aux voyageurs le genre de service auquel ils ont droit. Nous proposons également qu'on adopte comme politique la création d'un service de soutien formé de taxis qui seraient sujets à une approbation générale et qui assurerait en tout temps un écoulement prompt du flux des voyageurs.

**M. Pringle:** Vous voulez dire qu'il en va de l'aéroport comme il en va du reste du secteur en ce qui concerne le choix du mode de transport au sol. Si l'aéroport était ouvert à tous ou si on s'en tenait à toutes les politiques de la libre entreprise, qu'adviendrait-il des autres contrats? Y a-t-il des contrats aux gares ferroviaires?

**M. Lamarsh:** Oui, c'est le cas pour le CPR, en ce qui concerne le Palliser Square dont M. Wolk parlait.

**M. Pringle:** Et le National Canadien?

## [Texte]

**Mr. Lamarsh:** The Canadian National Railways do not do a significant volume of passenger traffic in Calgary in any event.

**Mr. Pringle:** Are there a number of other exclusive contracts enjoyed by cab companies? Is that not correct?

**Mr. Lamarsh:** Quite so.

**Mr. Pringle:** The suggestion by your clients and yourself is that the airport should be thrown open but the other contracts within the area remain the same as now.

**Mr. Lamarsh:** Not really. We are suggesting that by creating a more equitable situation in respect of airport transportation as a logical result of policy designed to that end, you will create a more competitive situation with respect to all these subsidiary contracts.

**Mr. Pringle:** There is one point here that you brought up that bothers me. I believe Mr. Wolk said that if a cab driver carries the bag of the passenger into the airport when no Red Cap is available, he will get a \$5 ticket. Under what statute does he get a \$5 ticket? Who gives it to him?

**Mr. Lamarsh:** It would seem to me that the regulations and laws governing parking at the airport logically would be established pursuant to DOT regulations and policy rather than pursuant to the city's. However, I do not know the answer to that unfortunately.

**Mr. Pringle:** I think that it is important, Mr. Chairman, to have this information. If this is the Department of Transport then I think we should further investigate. If it is the commissionaire at the airport who is doing this, as requested by Mr. Skoreyko, that's another point. Is it a city by-law on parking?

**The Chairman:** Maybe your question could be put to the airport manager. You would get better information Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** I think Mr. Wolk would like to make a statement here on it, Mr. Chairman.

**Mr. Wolk:** Actually the \$5 parking ticket we do receive is our fault because we do park in a no-parking area because this is where you let the person off. He wants to be let off the departure door and that is all marked "no parking at any time" but this is where we have to let our passengers off. The reason we happen to be in the unfortunate position

## [Interprétation]

**M. Lamarsh:** Le National Canadien n'a pas suffisamment de voyageurs pour cela.

**M. Pringle:** Les compagnies de taxis ont elles d'autres contrats d'exclusivité?

**M. Lamarsh:** Oui.

**M. Pringle:** Vous et vos clients proposez que l'aéroport soit accessible à tous, mais que les autres contrats dans la région restent tels quels.

**M. Lamarsh:** Non, pas vraiment. Nous disons qu'en créant une situation plus équitable pour le transport à l'aéroport, qui résulte logiquement d'une politique appropriée, l'on aurait une situation beaucoup plus concurrentielle pour tous les autres contrats auxiliaires.

**M. Pringle:** Il y a une chose qui me tracasse. M. Wolk a dit que si les chauffeurs de taxis portent les bagages de leurs clients dans l'aérogare lorsqu'il n'y a pas de porteurs, ils ont une contravention de \$5. En vertu de quel règlement ont-ils une contravention de \$5? Qui la donne?

**M. Lamarsh:** Il me semble que les règlements et les lois régissant le stationnement à l'aéroport sont établis en vertu des directives et des politiques du ministère des Transports plutôt que de celles de la ville. Malheureusement, je ne saurais vous répondre.

**M. Pringle:** Je crois, monsieur le président, qu'il est important d'obtenir ces renseignements. S'il s'agit du ministère du Transport, alors nous devrions enquêter plus à fond. Si c'est le commissaire à l'aéroport qui en est responsable, comme le demandait M. Skoreyko, c'est un autre problème. Est-ce un règlement de la ville qui régit le stationnement?

**Le président:** Peut-être pourriez-vous poser votre question au directeur de l'aéroport? Vous auriez de meilleurs renseignements, monsieur Pringle.

**M. Pringle:** Je pense que M. Wolk aimerait faire une déclaration à ce sujet, monsieur le président.

**M. Wolk:** Cette contravention de \$5 que nous obtenons, nous en sommes responsables parce que nous nous stationnons dans une zone de stationnement interdit. Nous déposons les voyageurs à la porte des départs, où sont placés des signaux de stationnement interdit.

C'est cependant là que nous devons laisser nos clients. Si nous nous trouvons dans une

## [Text]

with the baggage is because we have no supervisor or anybody at the airport to look after this.

The franchise holder has a supervisor. If there is no Red Cap, the supervisor can take care of the bags. The driver does not have to get out of the cab and leave the cab unattended for a matter of minutes. Therefore they do not receive the ticket, but we do. This is the situation but actually it is our fault.

**Mr. Pringle:** The situation is such then that for parking a couple or 3 or 4 minutes in a no-parking area you are given a ticket. As I understand it, this is on account of Department of Transport parking regulations? That is the point that I wanted to make.

**The Chairman:** Mr. Thomas.

**Mr. Thomas (Moncton):** Thank you, Mr. Chairman. Most of the questions that I was going to pose have been already asked and the answers given. I will be very brief. The first part of the brief, Mr. Lamarsh, referred to the service at the airport. You indicate that apparently it is not always satisfactory.

I will ignore that and go on to the recommendations. I am interested in your recommendation of this periodic review of the licence of the bus service. In answer to questions you mentioned that 5 years would be a reasonable term of contract.

In submissions we have heard from franchise holders at other airports, they have made the point that if a licence was only on a 5-year renewable basis, they would not feel like investing the money in equipment. In fact, they said it would be very difficult to get it financed because no one would want to touch that type of financing. Did I hear you right? Would your company be prepared to make the investment to tender on this contract?

**Mr. Wolk:** No, you did not. I simply suggested that we wish to treat the two areas as entirely independent. One is the taxicab area and the other is the bus-limousine area. The business problems associated with those two different industries, we would submit, are really quite of a different nature in terms of capital investment, control, manner of usage and what have you. My reference to 5 years was perhaps ill-advised. Perhaps 10 or 15 would be better. I do not know.

## [Interpretation]

situation regrettable dès qu'il s'agit de porter les bagages, c'est que nous n'avons pas de surveillant à l'aéroport pour s'en occuper. Le détenteur de la concession a un surveillant. S'il n'y a pas de porteurs, le surveillant prend les bagages et le chauffeur n'a pas à sortir de sa voiture pendant quelques minutes. Ils ne reçoivent donc pas de contraventions, mais nous en avons. Voilà donc ce qu'il en est. En réalité, c'est de notre faute.

**M. Pringle:** Donc, si vous stationnez pendant trois ou quatre minutes dans une zone de stationnement interdit, vous obtenez une contravention. Ceci s'effectue donc en vertu des règlements du ministère des Transports? C'est là où je veux en venir.

**Le président:** Monsieur Thomas.

**Mr. Thomas (Moncton):** Merci, monsieur le président. On a déjà posé la plupart des questions que je voulais poser. Je serais donc très bref. La première partie du mémoire que vous avez présenté, monsieur Lamarsh, traite du service à l'aéroport. Vous avez indiqué que ce n'est pas toujours satisfaisant.

Je passerai maintenant aux recommandations que vous formulez. Dans la liste des recommandations, vous demandez la révision à intervalles réguliers des contrats pour le service d'autobus. En réponse à une question, vous avez dit que 5 ans serait une durée raisonnable.

Les détenteurs de concessions dans d'autres aéroports ont déclaré dans leur exposé que si le contrat n'avait qu'une durée de cinq ans, ils ne seraient pas portés à faire les investissements nécessaires en matériel. En fait, ils ont dit qu'il leur serait très difficile d'obtenir le financement de ces achats parce que personne ne voudrait ainsi leur prêter de l'argent. Vous ai-je bien compris? Votre compagnie serait-elle prête à faire une soumission pour ce contrat?

**Mr. Wolk:** Non, vous m'avez mal compris. J'ai seulement dit que nous voulions traiter chaque chose tout à fait indépendamment. Il y a d'une part le service de taxis et d'autre part le service d'autobus et de limousines. Les problèmes qui se rattachent à ces deux industries distinctes, à notre avis, sont de nature tout à fait différente pour ce qui est des investissements, des contrôles, de l'utilisation qu'on en fait et ainsi de suite. Je vous ai parlé d'une période de 5 ans; ce n'était peut-être pas un choix logique. Peut-être qu'il serait préférable d'avoir un contrat de dix ou quinze ans.

## [Texte]

We are just suggesting that in the policy determined by yourselves we feel that this element or area ought to be considered in addition to the matter of taxicab transportation and a specific policy with respect to review of those contracts should be laid down as well.

For instance, if some of the primary-franchised operators under the system we propose became quite knowledgeable in this area and decided to attempt to gain a foothold in that other area, they would know the ground rules and they would know the capital requirements and the regulations by which they could tender and possibly receive benefit.

**Mr. Thomas (Moncton):** Your company then is not interested in the airline bus service presently.

**Mr. Lamarsh:** At the present time, no.

**Mr. Thomas (Moncton):** You are concerned only with taxicabs.

**Mr. Lamarsh:** Yes sir.

**Mr. Thomas (Moncton):** Your second recommendation is that there be 3 or 4 major taxicab companies franchised. Are you saying, Mr. Lamarsh, that there would be 3 or 4 companies holding a licence at the same time or that 3 or 4 who would be approved bidders? Do you mean that the taxicabs franchise would be split up 3 or 4 ways?

**Mr. Lamarsh:** I should think that the policy and regulations you might establish would define the kind of quantitative service required at an airport like Calgary. You would determine the operators who are capable, in terms of quality and quantity, of submitting bids for that service. Then on criteria laid down in black and white—so that everybody knows what they are—these operators could submit bids independently of one another. If more than one were chosen—and we are suggesting that more than one ought to be chosen—they would then be required contractually by virtue of the agreement between the department and themselves to comply with certain co-operative features of those contracts, one of which I certainly think

## [Interprétation]

Nous disons seulement que dans la politique que vous établirez, vous devrez considérer cet élément en plus du transport par taxi et que vous devez également songer à établir une politique particulière pour la révision de ces contrats.

Ainsi, si certains des principaux détenteurs de concessions en vertu du système auquel nous songeons, décidaient un jour à la suite de l'expérience acquise d'avoir une emprise dans cet autre service, alors ils connaîtraient les règles du jeu, les exigences en immobilisations et les règlements en vertu desquels ils pourraient faire une soumission et éventuellement obtenir cet avantage.

**M. Thomas (Moncton):** Votre compagnie n'est donc pas intéressée pour le moment au service d'autobus à l'aéroport?

**M. Lamarsh:** Pour le moment, non.

**M. Thomas (Moncton):** Vous n'êtes intéressés que par le service de taxis?

**M. Lamarsh:** Oui monsieur.

**M. Thomas (Moncton):** Votre deuxième recommandation est que 3 ou 4 grandes compagnies soient détentrices d'une concession. Voulez-vous dire, monsieur Lamarsh, qu'il y aurait 3 ou 4 compagnies qui auraient un permis en même temps, ou que 3 ou 4 compagnies seraient autorisées à faire des offres? Voulez-vous dire que la concession serait divisée en 3 ou 4 parties?

**M. Lamarsh:** Je crois que la politique et les règlements que vous établirez pourraient définir le service quantitatif nécessaire à un aéroport comme celui de Calgary. Vous pourriez déterminer les compagnies qui seraient en mesure, sur le plan quantitatif et qualitatif, de faire des soumissions pour un tel service. En se fondant sur des critères établis noir sur blanc—pour que chacun sache ce qui en est—ces compagnies pourraient présenter des soumissions distinctes. Si plus d'une était choisie—et nous proposons d'en choisir plus d'une—alors elles devraient, en vertu d'un contrat ou d'une entente avec le Ministère, s'en tenir à certaines normes de ce contrat, dont certaines devraient avoir trait au Service des répartiteurs. Le Service des répartiteurs

## [Text]

ought to be dealing with dispatching for instance. Perhaps the dispatching ought to be a legitimate function of the department rather than of the operator in order to eliminate any possible inequities with the primary-franchised operation.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman and Mr. Lamarsh, how many franchise holders would be warranted on the basis of present business or anticipated business? Would you split it two ways during a year? Would you have two authorized primary-franchised taxicab holders in a year or would you have three? What I am getting at is how far can you dilute this business to a point where it is not profitable to anyone?

**Mr. Lamarsh:** First of all, you would have to pay some attention to the number of units available to each of these companies for the purpose of tendering. It would seem to me that in terms of the primary franchises in the City of Calgary, you might set for minimum standards of service a criterion of say 20 cabs and see how many operators are capable of providing 20 cabs which in total or in the aggregate would give you the number which you require or you feel you require to handle the airport traffic.

**Mr. Thomas (Moncton):** Then you would suggest, sir, that this be reviewed each year or every two years. In other words you would have so many companies who met the qualification. One might hold it for a year and then it would go to another cab company. You are not suggesting that they all have the franchise the same year?

**Mr. Lamarsh:** Yes.

**Mr. Thomas (Moncton):** This is what I am wondering then. How far can you dilute this business? There is going to be a point where it will not be profitable for anyone I would think. Now I do not know the situation here.

**Mr. Lamarsh:** In considering the matter with my clients we came to the opposite view. If the policy were such that a number were chosen operating independently but nevertheless subject to a policy which might require some co-operation in terms of dispatching and rates and deportment and what have you, that it could be profitable for a number of operators.

**Mr. Thomas (Moncton):** Sir, you also go on to recommend that there be a subsidiary licensee.

**Mr. Lamarsh:** Yes.

## [Interpretation]

devrait être une fonction légitime du Ministère plutôt que de la compagnie, afin d'éliminer toute possibilité d'injustice à l'égard du détenteur direct de la concession.

**M. Thomas (Moncton):** Monsieur le président, monsieur Lamarsh, combien de détenteurs de concession pourraient être autorisés en vertu du chiffre d'affaires actuel? Est-ce que vous répartiriez la concession entre deux compagnies pour l'année? Auriez-vous deux détenteurs de concession, ou trois? Bref, jusqu'à quel point peut-on diviser sans que tout le monde y perde?

**M. Lamarsh:** Il faut tout d'abord tenir compte du nombre de véhicules dont dispose chacune de ces compagnies pour présenter sa soumission. Pour ce qui est des détenteurs principaux de la concession à Calgary, vous pourriez établir des normes minima de service et prendre un critère de 20 taxis, par exemple; vous verriez alors combien de compagnies sont en mesure de fournir 20 taxis qui, ensemble, vous donneraient le nombre de places qu'il vous faut pour répondre aux exigences du trafic de l'aéroport.

**M. Thomas (Moncton):** Voulez-vous dire qu'on devrait reviser cela chaque année, ou tous les deux ans? Il y a un grand nombre de compagnies qui répondraient à ces exigences. Une compagnie pourrait garder la concession pendant un an, puis la céder à une autre. Vous ne voulez pas qu'elles aient la concession la même année?

**M. Lamarsh:** Si.

**M. Thomas (Moncton):** Je me demande alors jusqu'à quel point on peut la diviser. A un moment donné la situation sera impossible pour tout le monde. Il est vrai que je ne connais pas la situation ici-même.

**M. Lamarsh:** En étudiant la question avec mes clients, j'en suis arrivé au point de vue opposé. Si la politique était telle qu'on choisisse un certain nombre de compagnies indépendantes mais néanmoins régies par une politique qui exigerait une certaine collaboration pour ce qui est des services de répartition, des tarifs et de la conduite en général, cela pourrait être rentable pour un certain nombre de compagnies.

**M. Thomas (Moncton):** Vous avez aussi recommandé qu'il y ait un autre détenteur auxiliaire?

**M. Lamarsh:** Oui.

## [Texte]

**Mr. Thomas (Moncton):** I am wondering about your statement because this has been questioned in almost every place we have had hearings. The problem is one of taxis lined up, waiting for fares. Some one mentioned that if they wanted a Bell Cab they would pick it out but I know very well that if I was an airport passenger and walked by 4 cabs to get to the fifth one a lot of trouble would break out among taxi drivers unless Calgary is very different from other places. There might be slashed tires, windows smashed and everything else. How are you going to control this? Do you honestly think that these cab drivers would sit at the airport waiting for fares they hope they might get when if they are sitting in downtown Calgary, they might pick up two or three fares in the same period of time?

**Mr. Lamarsh:** The answer to that I think would derive directly from the kind of policy you laid down. In other words, you would insist as a condition of obtaining a franchise that this company guarantee a certain standard of quantity at all times at the airport.

**Mr. Thomas (Moncton):** You see, Mr. Chairman and Mr. Lamarsh, I am afraid, as a member of this Committee, that we might make recommendations which would dilute our service or deteriorate it to the point where the airline passenger would no longer get as good a service as he is getting now. This is what we should be very much concerned about and is what concerns me now.

**Mr. Lamarsh:** All we are saying is that you take the kind of agreement which you now have and split it into three or four pieces; build in certain assurances with respect to the kind of service which you demand in terms of minimum standard; and then, enforce those things. As these things come up for review I think you would also have to build in some provision whereby if it were determined that one or more of these operators were not providing the right kind of service, it would be taken into account in the awarding of the next franchises.

**Mr. Thomas (Moncton):** Do you think this could be controlled on that basis because you would be dealing with a half a dozen people where now you are dealing with one?

**Mr. Lamarsh:** I think the standards laid down in the agreement would be the same for all. I do not see why one could be more easily and objectively regulated than a number provided that certain minimum standards were complied with at the time of application.

**Mr. Thomas (Moncton):** That is all. Thank you, Mr. Chairman.

## [Interprétation]

**M. Thomas (Moncton):** Je reste sceptique à cet égard car on a mis la chose en doute partout où nous avons tenu des audiences. Le problème est que les taxis sont en ligne et attendent les clients. Quelqu'un a dit tout à l'heure que s'il voulait un taxi de la Bell, il le prendrait, mais je sais très bien que si j'étais voyageur à l'aéroport et que je passe devant quatre taxis pour prendre le cinquième, il y aurait beaucoup de grabuge entre les chauffeurs de taxis, à moins que Calgary ne soit très différente des autres villes. Il y aurait peut-être des pneus lacérés, des glaces brisées, etc. Comment allez-vous l'éviter? Pensez-vous vraiment que les chauffeurs de taxi resteraient à l'aéroport pour attendre un client éventuel, alors que s'ils étaient à Calgary, ils pourraient avoir pour la même période 2 ou 3 clients différents?

**M. Lamarsh:** La réponse déroulera directement du genre de politique que vous établirez. Il faudrait préciser comme condition d'obtention du contrat que la compagnie garantisse certaines normes quantitatives, en tout temps, à l'aéroport.

**M. Thomas (Moncton):** En tant que membre du Comité, je crains que nous ne formulions des recommandations qui viennent diluer ou détériorer le service au point où le passager n'aura plus d'aussi bons services que maintenant. C'est ce qui devrait nous préoccuper et c'est ce qui me préoccupe.

**M. Lamarsh:** Tout ce que nous demandons, c'est le partage en 3 ou 4 parties de l'entente actuelle, avec certaines garanties concernant le service que l'on exige selon certaines normes minimales, et sa mise en vigueur. En ce qui concerne les révisions périodiques, une disposition devrait prévoir que si l'une ou l'autre de ces compagnies s'avéraient inaptes à assurer le service voulu, on en tiendrait compte lorsqu'il s'agirait de renouveler les concessions.

**M. Thomas (Moncton):** Croyez-vous qu'on pourrait les contrôler, s'il y a une demi-douzaine de compagnies, alors que maintenant il n'y en a qu'une?

**M. Lamarsh:** Je crois que les normes établies seraient les mêmes pour tous. Je ne vois pas pourquoi on pourrait plus facilement contrôler une seule compagnie plutôt que plusieurs si l'on s'en tient à certaines normes minima au moment de la demande.

**M. Thomas (Moncton):** C'est tout. Merci, monsieur le président.

[Text]

**The Chairman:** Mr. Trudel.

**Mr. Trudel:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to compliment the solicitor and his clients on the bilingual aspects of their presentation, Mr. Chairman. I think it has been very well done contrary to some of the letters we have had emanating from Calgary. I think this must be drawn to the attention of the Committee.

On page 3 of your brief, I believe the non-paying or deadhead aspect which a lot of the industry is mentioning, is something that you certainly put an awful lot of emphasis on. I would like to ask if this is the basic aspect we should be considering. In my estimation, regardless of what solution we arrive at, you will never be operating the taxicab business at 100 per cent occupancy. I do not think this should be the main aspect of your brief. Am I right in assuming that?

**Mr. Lamarsh:** Yes, I think that is true. Notwithstanding the fact that if my clients were participants in the airport franchise, they might from time to time have to deadhead. I do feel that the real problem perhaps is not even primarily related to deadheading as it occurs now but with the market-place aspect of the present single franchise situation: the permission through government policy to one operator to grow and develop, as you can see from the statistics, at the expense perhaps of others.

**Mr. Trudel:** I would like to ask the solicitor, Mr. Lamarsh, if all of the cabs that are mentioned by the city are radio-controlled and if they have meters.

**Mr. Lamarsh:** Yes, that is correct. For my part and without being derogatory, I feel that this is one aspect of the problem which has not received sufficient consideration, particularly in terms of our recommendations. Generally all of the operators who would be approved either as primary or secondary sources are radio-controlled. I think that the regulations promulgated relative to these recommendations ought to take account of that and by that I mean that the primary franchisees ought contractually to bear the responsibility to make use of their telecommunications systems to assure that the kind of quality you demand is maintained. This certainly can be done to a very large degree.

**Mr. Trudel:** One last question, Mr. Chairman, through you to Mr. Lamarsh. Do your clients operate under what we call the direct-line system to other areas of the city?

**Mr. Lamarsh:** Yes, they do.

[Interpretation]

**Le président:** Monsieur Trudel.

**M. Trudel:** Merci, monsieur le président. Je voudrais féliciter l'avocat et ses clients pour leur mémoire présenté dans les deux langues. Je crois qu'il est très bien fait, contrairement à certaines lettres que nous avons reçues de Calgary. Je crois qu'il est bon de le porter à l'attention du Comité.

A la page 3 de votre mémoire, je crois que les voyages à vide, dont ont parlé la plupart des compagnies, est quelque chose qui vous tient certainement très à cœur. J'aimerais donc savoir si c'est l'aspect fondamental que nous devrions étudier. A mon sens, peu importe la solution à laquelle nous arrivons, vous n'aurez jamais une industrie du taxi qui fonctionne à 100 p. 100 de capacité. Je ne crois pas que ce devrait être l'aspect principal de votre mémoire. Ai-je raison de présumer cela?

**M. Lamarsh:** Oui, je le crois. Si mes clients avaient une part de la concession à l'aéroport, ils auraient de temps à autre des temps morts. Je crois tout de même que le problème réel n'est pas principalement celui des temps morts, mais plutôt celui de l'offre et de la demande sur un marché où l'on a une concession exclusive, c'est-à-dire la permission que la politique du gouvernement accorde à une seule compagnie de se développer, comme vous le démontrent les statistiques, et ce, aux dépens des autres.

**M. Trudel:** J'aimerais demander à l'avocat, monsieur Lamarsh, si tous les taxis mentionnés par la ville ont des radios et des taximètres.

**M. Lamarsh:** Oui, c'est exact. Pour ma part, sans vouloir porter de fausses accusations, j'estime que c'est un aspect du problème qui n'a pas été étudié suffisamment, tout particulièrement pour ce qui est de nos recommandations. En général, tous les taxis qui seraient approuvés comme détenteurs principaux ou secondaires seraient contrôlés par radio. Je crois que les règlements promulgués à l'égard de ces recommandations devraient tenir compte de cela; je veux dire par là que les détenteurs principaux devraient s'engager dans le contrat à employer leurs systèmes de télécommunications, pour assurer que la qualité exigée sera maintenue. On pourrait certainement le faire dans une grande mesure.

**M. Trudel:** Une dernière question, monsieur le président, à M. Lamarsh. Est-ce que vos clients ont une ligne téléphonique directe vers les autres régions de la ville?

**M. Lamarsh:** Oui.

## [Texte]

**Mr. Trudel:** Is that an extensive part of their business?

**Mr. Lamarsh:** Yes, it is in both instances.

**Mr. Trudel:** Would they care to give us a number, if this is feasible, direct lines that they might have to their central control operation?

**Mr. Lamarsh:** One company has 12 and the other 14, sir.

**Mr. Trudel:** Thank you very much. Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Peddle and then Mr. Rock.

**Mr. Peddle:** It might not be a proper question. In the last few days, Mr. Chairman, we have heard a number of briefs from taxicab-operating companies. The majority of them seem to have put up—what we call where I come from—a poor mouth. Just in general terms your clients, are they making a buck, Mr. Lamarsh?

**Mr. Lamarsh:** They are not in business for fun. They are in business for profit, definitely.

**Mr. Peddle:** That is very good. That is refreshing to hear that. We have heard some pretty gloomy stories along our route.

I would just like to refer to your brief, if I might. You gave the impression that in the present situation, the present licence holders have a rather pontifical attitude in that when an emergency arises they will crook their finger at one of your clients' cabs to collect a fare. You are suggesting in your brief on page 6 that there be 3 or 4 major franchise holders. That obviously would embrace both your clients. However, farther down in item 3 on page 6, you suggest that your clients would join in this pontifical attitude and they would throw crumbs to the balance of the taxi operators. That is certainly the way it reads.

**Mr. Lamarsh:** Well, perhaps, you could interpret it that way. The more important thing is that there would be periodic review of the current situation. All of the operators would be permitted to make their bids and on the basis of the kinds of service they were prepared to offer, either accepted or rejected. Additionally, the other independents would not be entirely cut out. In fact, they would be permitted to provide the kind of back-up service which is now being provided by everyone but the concessionnaire, but on a regulated basis.

## [Interprétation]

**M. Trudel:** Est-ce que cela a une grande importance dans leur activité?

**M. Lamarsh:** Oui, dans les deux cas.

**M. Trudel:** Est-ce qu'on pourrait nous donner le nombre de lignes directes qu'elles auraient à leur centrale?

**M. Lamarsh:** Une compagnie en a douze, l'autre quatorze.

**M. Trudel:** Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Peddle. M. Rock suivra.

**M. Peddle:** Ma question est peut-être mal appropriée. Depuis quelques jours, monsieur le président, nous avons eu un certain nombre de mémoires de la part de compagnies de taxi, et la majorité semble se plaindre piètement. Est-ce que, en général, vos clients font de l'argent?

**M. Lamarsh:** Ils ne sont pas en affaires pour le plaisir de l'être. Oui, ils font des profits.

**M. Peddle:** Je suis content de le savoir. Nous avons entendu des histoires très tristes au cours de notre voyage.

J'aimerais faire mention de votre mémoire. On a l'impression que dans la situation actuelle les présents détenteurs de contrats adoptent une attitude assez pontificale, en ce sens que dans les cas d'urgence, ils font appel à l'un de vos taxis pour transporter un voyageur. Vous suggérez dans votre mémoire, à la page 6, qu'il y ait 3 ou 4 détenteurs principaux de concession. Cela comprendrait évidemment vos deux clients. Cependant, au paragraphe 3, à la page 6, vous dites que vos clients adopteraient cette attitude pontificale et qu'ils donneraient les miettes aux autres taxis. C'est du moins l'interprétation que j'en fais.

**M. Lamarsh:** Vous pourriez peut-être l'interpréter de cette façon. Ce qui importe le plus, c'est qu'il y ait une révision périodique de la situation. Toutes les compagnies pourraient présenter leurs soumissions, et selon le genre de services qu'elles sont disposées à offrir, elles pourraient être acceptées ou refusées. De plus, les autres taxis indépendants ne seraient pas éliminés complètement. En fait, ils pourraient assurer le service de soutien qui revient à l'heure actuelle à tout le monde, sauf aux détenteurs du contrat, et ce en vertu d'un règlement.

## [Text]

**Mr. Peddle:** I find very interesting, Mr. Chairman, that the present licence holder operates in this way. I understand that perhaps once a week there is an overflow of passengers or a small crisis of emergency where he has to utilize the outside cabs. Yet item 6 of the present holder's licence states very emphatically:

6. No transfer of this Licence or any rights hereunder shall be made by the Licensee, without obtaining the consent in writing of the Licenser...

which is the Minister of Transport. This is a further indication of a pontifical attitude. Here, on their own they decide that they are going to cut you in on their licence. They break the law and I suggest that your clients in accepting are also breaking the law.

**Mr. Lamarsh:** Quite so.

**Mr. Peddle:** If I might make an observation here, if I was in the place of your clients and I wanted the privileges extended at that airport I would certainly refuse these crumbs. If the situation arises every week or so, I do not think it would be very long before the privileges would be extended to embrace your clients.

**Mr. Lamarsh:** Except that up until now, what good would it have done? In other words, we are in business to try and make money. The cars are there. They would otherwise deadhead back to the city. They are called into service. Also there is a bit of a humanitarian aspect to this which I think probably up until now has permitted the breaches of the law to occur. People require service. You cannot leave them stranded. But what you say is very true.

**Mr. Peddle:** Mr. Chairman, I am just looking for general information here. Would it not be fair to assume that when taxi rates generally are structures that they very largely take into account the fact that there will be a deadhead one way or the other? Is that not the very nature of the business and does not the rate structure take that factor into account?

**Mr. Lamarsh:** I think so. I think you have to look at the thing in a gross kind of way over a period of time to determine what is the break-even point, and you profit and determine your rates accordingly.

**Mr. Peddle:** We have heard a number of people emphasize the disadvantage of deadheading. I agree that you have not over-emphasized it but I just wanted to get this clarified because I think it has been over-emphasized.

## [Interpretation]

**M. Peddle:** Je trouve intéressant, monsieur le président, que le détenteur actuel du contrat procède de cette manière. Je crois comprendre qu'une fois par semaine il y a un surcroît de passagers, ou une situation d'urgence, qui l'oblige à faire appel à des taxis de l'extérieur. Pourtant l'article 6 de la licence du détenteur actuel précise clairement qu'aucun transfert de cette licence, ou de tout droit qu'elle confère ne sera fait par les détenteurs s'ils n'ont pas obtenu le consentement écrit du ministre des Transports. C'est là un autre symptôme d'attitude pontificale. A leur gré, ils décident qu'ils vont vous faire partager leur licence; ils violent la Loi, et vos clients, en l'acceptant, le font aussi.

**M. Lamarsh:** Vous avez raison.

**M. Peddle:** Si j'étais à la place de vos clients et que je voulais les mêmes priviléges à l'aéroport, je refuserais certainement les miettes. Si la situation se présente chaque semaine, je ne crois pas qu'il faudrait beaucoup de temps avant que vos clients ne soient appelés à participer.

**M. Lamarsh:** Jusqu'à maintenant, qu'est-ce que cela aurait donné? Nous sommes en affaires pour faire de l'argent. Les véhicules sont là; sans cela, ils retournent à vide vers la ville. On fait appel à leur service. Il y a également là un aspect quelque peu humanitaire qui a permis ces quelques entorses à la loi. Les gens veulent du service. On ne peut les laisser seuls. Mais ce que vous dites est très juste.

**M. Peddle:** Monsieur le président, je voudrais avoir un renseignement d'ordre général. Ne serait-il pas juste de présumer que les tarifs structurés prévoient les temps morts? N'est-ce pas là la nature même de l'industrie? Est-ce que le tarif structuré n'en tient pas compte?

**M. Lamarsh:** Oui, je le crois. Il faut examiner la chose de façon approximative sur une période donnée pour voir où commencent les profits et déterminer les tarifs en conséquence.

**M. Peddle:** Nous avons entendu plusieurs personnes insister sur le désavantage des voyages à vide. Je reconnais que vous n'avez pas trop insisté là-dessus; je voulais tout simplement éclaircir la question, car il est vrai qu'on a trop insisté.

## [Texte]

**Mr. Lamarsh:** There must be some deadheading in any transportation industry.

**Mr. Peddle:** Yes. That is all, Mr. Chairman

**The Chairman:** Mr. Rock.

**Mr. Rock:** Mr. Chairman, Mr. Lamarsh, you stated before that the City of Calgary have complete jurisdiction over licensing at the airport. What I would like to clarify is whether the airport is in the territory that comes under the jurisdiction of the City of Calgary?

**Mr. Lamarsh:** Yes.

**Mr. Rock:** You stated that you believe the taxi business is completely in the free enterprise system yet at the same time you would like to see the monopoly broken. You would want to have four concessionaires there rather than one.

**Mr. Lamarsh:** Quite so and I do not think those are mutually inconsistent. I think they're logical.

**Mr. Rock:** Yes, but while you want to break the monopoly that exists now, you want to create four monopolies rather than one.

**Mr. Lamarsh:** Yes, to a degree, but in creating four monopolies, if you like, where none now exists you create a system which implies more freedom because of more frequent tendering and also, you do away with a situation in the rest of the areas of the industry which sets up competition. I believe competition is a good thing and I believe my clients do. The public can only be better served by doing away with the advantage, if you like, which the present concessionaire enjoys throughout the rest of the business community disregarding entirely that advance at the DOT facility.

**Mr. Rock:** Mr. Chairman, do you not believe that if you do have four concessionaires, you will still be eliminating possibly 50 or 60 per cent of the taxi drivers from having the right to pick up passengers at the airport?

**Mr. Lamarsh:** I suppose there is going to have to be some restriction. However, we have suggested a means of partially eliminating that problem with the general compound.

**Mr. Rock:** What would you say to a common stand in which all taxi drivers would have the right to obtain a DOT permit to pick up passengers at the airport whereas the common stand would be operated by, let us

## [Interprétation]

**M. Lamarsh:** Il y a nécessairement des temps morts dans l'industrie des transports.

**M. Peddle:** Oui. C'est tout, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Rock.

**M. Rock:** Monsieur Lamarsh, vous avez dit que la ville de Calgary avait compétence sur la cession des licences à l'aéroport. J'aimerais savoir si l'aéroport se trouve dans le territoire qui relève de la ville de Calgary.

**M. Lamarsh:** Oui.

**M. Rock:** Vous dites que vous croyez que l'industrie du taxi est entièrement intégrée au système de la libre entreprise. Pourtant, vous aimerez briser ce monopole et vous voudriez avoir quatre concessionnaires au lieu d'un.

**M. Lamarsh:** Parfaitement, et je ne crois pas que les deux choses soient incompatibles. Elles sont logiques.

**M. Rock:** Oui, mais si vous voulez éliminer le monopole qui existe à l'heure actuelle, vous voulez en créer quatre.

**M. Lamarsh:** Oui, jusqu'à un certain point. Mais en créant quatre monopoles là où il en existe un, vous établissez un système qui comporte beaucoup plus de liberté, parce que les soumissions seront plus fréquentes; vous éliminez du même coup une situation qui existe dans les autres secteurs de l'industrie en établissant la concurrence. Je crois que la concurrence est bonne, et je pense que mes clients sont de mon avis. Le public ne sera que mieux desservi si nous éliminons l'avantage que le concessionnaire actuel a dans le reste du secteur industriel, en plus de celui dont il dispose à l'aéroport du ministère des Transports.

**M. Rock:** Monsieur le président, ne croyez-vous pas que si l'on a quatre concessionnaires on élimine encore 50 ou 60 p. 100 des chauffeurs de taxi, qui n'auraient pas le droit d'aller chercher des voyageurs à l'aéroport?

**M. Lamarsh:** Je suppose qu'il devra y avoir certaines restrictions. Cependant, nous avons proposé une solution partielle à ce problème, c'est-à-dire la diversification.

**M. Rock:** Que diriez-vous d'une station commune où tous les chauffeurs de taxi pourraient avoir un permis du ministère des Transports pour prendre les voyageurs à l'aéroport et dont la direction serait confiée à un

## [Text]

say, a DOT dispatcher who would control all the taxicabs who have this airport licence?

**Mr. Lamarsh:** I do not think we have any particular objection to that except that our brief was designed to assure some kind of minimum standards which could be implemented through objective policy.

**Mr. Rock:** Believing in the taxi business being in the free enterprise system, do you not think that you should allow all the taxicab owners to participate in a free stand, making it more a free enterprise than what you brief states.

**Mr. Lamarsh:** So long as the department could assure to the travelling public that the standards which you would impose would be maintained, we have no objection.

**Mr. Rock:** I guess the licence that would be provided by DOT would have to provide this guaranty.

**Mr. Lamarsh:** Yes.

**Mr. Rock:** Each individual would have to provide this guaranty to DOT in obtaining this licence from DOT.

**Mr. Lamarsh:** We feel that the solution we propose is a happy combination of the two, the complete free enterprise on the one hand and the monopoly by one other, with periodic review and periodic possibilities for all operators.

**Mr. Rock:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Deakon.

**Mr. Deakon:** Mr. Chairman, I will endeavour to pursue some of the questions that have been asked a little further than they have been.

Through you, Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Lamarsh a couple of questions. I understand he is well aware of the responsibility of the department to ensure proper service for the air traffic public. If we had these 4 bidders that would take over this ground transportation at the airport, who in that bunch would be responsible if proper vehicles were not available at the airport when you have inclement weather in the city and most of the cabs are taken up by city traffic and they do not want to go to the airport? Who would be responsible?

**Mr. Lamarsh:** It seems to me that here is an area in which modern technology plays a pretty significant role. All of these companies

## [Interpretation]

agent expéditeur du ministère des Transports qui contrôlerait tous les taxis détenant ce permis de l'aéroport.

**M. Lamarsh:** Je ne crois pas que nous ayons d'objection particulière à cela; cependant, notre mémoire entendait proposer de normes minimum que l'on pourrait appliquer grâce à une politique objective.

**M. Rock:** Si vous croyez que l'industrie du taxi fait partie de la libre entreprise, n'croyez-vous pas que vous devriez permettre tous les propriétaires de taxis de faire partie d'une station libre, ce qui rendrait l'entreprise plus libre encore que ce que propose votre mémoire?

**M. Lamarsh:** Si le ministère des Transports peut garantir aux voyageurs que les normes imposées seront maintenues, nous n'avons pas d'objection.

**M. Rock:** Le permis délivré par le ministère devrait donner cette garantie.

**M. Lamarsh:** Oui.

**M. Rock:** Chaque particulier devrait donner cette garantie au ministère pour obtenir son permis.

**M. Lamarsh:** La solution que nous proposons est un amalgame des deux; la libre entreprise complète d'une part, et le monopole d'autre part, avec une révision périodique des chances égales pour toutes les compagnies.

**M. Rock:** Merci.

**Le président:** Monsieur Deakon.

**M. Deakon:** Monsieur le président, je tenterai d'approfondir certaines questions qui ont déjà été posées.

Par votre entremise, monsieur le président, j'aimerais poser quelques questions à M. Lamarsh. Je crois qu'il est très conscient de la responsabilité du ministère pour ce qui est de la qualité du service offert aux voyageurs. Ces 4 soumissionnaires assureraient le transport au sol à l'aéroport, qui serait responsable des véhicules appropriés n'étant pas disponibles à l'aéroport lorsqu'il fait mauvais temps que la plupart des taxis sont en ville et qu'ils ne veulent pas se rendre à l'aéroport? Qui serait responsable?

**M. Lamarsh:** Il me semble que la technique moderne joue un rôle assez important à cet égard. Toutes ces compagnies disposent d'

## [Texte]

have radio control facilities. They would have to contract with the department to the effect that they would make maximum use of these radio communication facilities in assuring the standards required by the contract. In other words, if the contract called for a minimum number of cars to be there at all times, they would have to comply and use their radio facilities to comply. If there was a deficiency in the number of vehicles available, I think objectively there could be a situation written where priority would have to be given, by our primary-franchised operators, to the airport transportation situation.

**Mr. Deakon:** You also mention that the licence presently issued is a combined licence for taxi and limousine service. If I understand you correctly, you would recommend that this be split up into a separate contract for taxi services and a separate contract for us services. Would your clients, Mr. Lamarsh, be willing to bid on a contract solely for bus transportation from the airport and from?

**Mr. Lamarsh:** At the present time I do not think either is set up to handle this but if the latter was up for periodic review and tenders were let on a 10-year basis, who knows? Maybe there would be other people in the community who would feel this was sufficiently profitable to get involved.

**Mr. Deakon:** Would you agree with me at the present time that the more lucrative part of the business is the taxi business?

**Mr. Lamarsh:** We do not, of course, know the sources of revenue of the concessionaire or the relative profitability of the limousine as compared to the taxi operation.

**Mr. Deakon:** I guess we will be able to ascertain that from the Yellow Cab. As far as a periodic review is concerned, Mr. Chairman, the contract presently issued is for a year period with a 5-year renewal in it. That would be sufficient time would it for a capital investment required?

**Mr. Lamarsh:** I suggested that although it is contained in my brief, I would rather refer to the member of your Committee who suggested that might very well not be a long enough contract.

**Mr. Deakon:** Mr. Chairman, through you, I would like to ask Mr. Wolk a few questions if I may.

First of all, pursuing further that particular incident where one of your cabbies was not permitted to assist a passenger into the terminal, were there many other instances or is this the sole instance of this kind of thing?

## [Interprétation]

metteurs-radio et pourraient s'engager auprès du ministère à utiliser au maximum ces appareils pour pouvoir assurer les normes requises par le contrat. En d'autres termes, si le contrat exige un nombre minimum de véhicules en tout temps, ils devront utiliser leurs émetteurs pour s'y conformer. S'il y a un manque de véhicules, je crois qu'objectivement on pourrait prévoir une disposition obligeant les principaux détenteurs du contrat à accorder la priorité au transport au sol à l'aéroport.

**M. Deakon:** Vous dites également que la licence actuelle est une licence combinée pour le taxi et la limousine. Si j'ai bien compris, vous recommandez qu'on la divise en deux contrats distincts, pour le taxi et pour l'autobus. Est-ce que vos clients, monsieur Lamarsh, seraient disposés à faire une soumission uniquement pour le service d'autobus à l'aéroport?

**M. Lamarsh:** A l'heure actuelle, je ne crois pas qu'ils puissent le faire, mais si la question devait faire l'objet d'une révision périodique et si les soumissions étaient présentées pour une période de 10 ans, qui sait? Il y en aurait peut-être d'autres qui jugeraient l'entreprise suffisamment rentable.

**M. Deakon:** Conviendrez-vous avec moi que pour le moment la partie la plus profitable est l'industrie du taxi?

**M. Lamarsh:** Nous ne connaissons pas les sources de revenus de celui qui détient le contrat, ni même la rentabilité des limousines par rapport aux taxis.

**M. Deakon:** Nous pourrons poser la question à la Yellow Cab. Pour ce qui est d'une révision périodique, monsieur le président, le contrat actuel est accordé pour cinq ans et renouvelable pour une autre période de cinq ans. Cela serait suffisant, je suppose, pour les investissements en cause?

**M. Lamarsh:** Même si ce n'est pas dans mon mémoire, j'ai dit que j'étais prêt à accepter le point de vue d'un membre de votre Comité, qui pense que le contrat ne serait pas suffisamment long.

**M. Deakon:** Par votre entremise, j'aimerais poser quelques questions à M. Wolk. Pour en revenir à l'incident où l'un de vos chauffeurs de taxi n'a pas pu aider un voyageur à entrer à l'aéroport, j'aimerais savoir s'il y a eu beaucoup d'autres cas semblables ou si c'est le seul cas.

## [Text]

**Mr. Wolk:** There are a number of these instances. In fact, I tried to get hold of all the tickets that we have paid over the last year. I asked the RCMP up at the airport to get all the tickets that I have paid over the last year. It should be a substantial stack. He did not have them listed according to companies so therefore I could not get them. He only had them listed according to licence plates.

**Mr. Deakon:** Did you complain about these tickets being issued especially in this situation where one of your cabbies was obviously doing a humanitarian job?

**Mr. Wolk:** Most certainly but it was pointed out to us, and quite rightly so, that we were parked in a "no parking" zone. This is the exact answer we got.

**Mr. Deakon:** Were you parked or were you standing in the zone? Was your motor running?

**Mr. Wolk:** The motor was running.

**Mr. Deakon:** So you were standing. There is a difference between standing and parking.

**Mr. Wolk:** They claim that if you are out of your taxi you are parked.

**Mr. Deakon:** Did you dispute this in the courts?

**Mr. Wolk:** No, I did not.

**Mr. Deakon:** You just paid it?

**Mr. Wolk:** That is cheaper that way.

**Mr. Deakon:** Who did you pay it to? Mr. Chairman, that is the reason why you are getting these tickets. If you would go and defend a certain principle and not be too concerned about the costs, you will probably find somebody that will not even charge you for it. I have done it myself for individuals where a principle was involved.

**The Chairman:** Are you through, Mr. Deakon.

**Mr. Deakon:** One more question. Do not rush me. I have waited this long.

**The Chairman:** I will not.

**Mr. Deakon:** Another question I would like to ask, Mr. Wolk, through you, Mr. Chairman. Are all your cabs metered?

**Mr. Wolk:** Yes, sir.

**Mr. Deakon:** That is it.

## [Interpretation]

**M. Wolk:** Il y a eu un certain nombre d'incidents de ce genre. En fait, j'ai essayé d'obtenir tous les billets d'infraction que nous avons dû payer cette année. Il devrait y en avoir une bonne pile. Je l'ai demandé à la Gendarmerie à l'aéroport. On ne les avait pas classés par compagnie, et je n'ai donc pas pu les avoir. On les avait classés selon l'immatriculation des véhicules.

**M. Deakon:** Vous êtes-vous plaint de ces contraventions, et de celle en particulier qu'on a dressée à un chauffeur qui faisait de toute évidence un travail bénévole?

**M. Wolk:** Certainement. On nous a dit, en justement, que nous étions stationnés dans une zone interdite. C'est la raison qu'on nous a donnée.

**M. Deakon:** Est-ce que vous étiez stationné ou arrêté? Est-ce que le moteur tournait?

**M. Wolk:** Le moteur tournait.

**M. Deakon:** Vous étiez donc arrêté. Il y a une différence entre l'arrêt et le stationnement.

**M. Wolk:** On nous dit qu'on est stationné si l'on sort du taxi.

**M. Deakon:** Avez-vous contesté cela devant les tribunaux?

**M. Wolk:** Non.

**M. Deakon:** Vous avez payé?

**M. Wolk:** Ça coûte moins cher.

**M. Deakon:** A qui avez-vous payé? Monsieur le président, c'est justement pour cela qu'on reçoit un billet. Si vous y allez pour le principe sans vous inquiéter des frais, on ne vous fera peut-être même pas payer. C'est ce que j'ai fait pour certaines personnes qui avaient un principe à défendre.

**Le président:** Avez-vous fini, monsieur Deakon?

**M. Deakon:** Encore une question. Ne me pressez pas. J'ai attendu assez longtemps.

**Le président:** C'est bien.

**M. Deakon:** Il y a une autre question que je voudrais poser à M. Wolk, par votre entremise, monsieur le président. Est-ce que tous vos taxis ont des taximètres?

**M. Wolk:** Oui, monsieur.

**M. Deakon:** C'est tout.

## [Texte]

**Mr. Givens:** Who is the licensing authority in Calgary?

**Mr. Lamarsh:** The City Licence Department.

**Mr. Givens:** This is a civilian body?

**Mr. Lamarsh:** Yes.

**Mr. Givens:** Do any of your drivers ever get called up for high flagging in your company?

**Mr. Lamarsh:** That must be a Toronto term, sir, because we are not familiar with it.

**Mr. Givens:** I think it is an international term. It means not turning on the meter.

**Mr. Lamarsh:** No.

**Mr. Givens:** Are any of your drivers up on the carpet for bootlegging or prostitution? Have you never had that trouble?

**Mr. Lamarsh:** No.

**An hon. Member:** Where do you think you're? These things only happen in Toronto.

**Mr. Givens:** Mr. Chairman, what I am getting at is this. The hon. Member says, "Where do you think you are?" So far I am very, very surprised at what we have found in Edmonton and at what we are finding in Calgary. The taxicab situation in Edmonton and Calgary—and we are only interested in the part that applies to the airport—seems to me that they have a strangle-hold not only an exclusive monopoly like they have in Toronto or Montreal. We found yesterday in Edmonton, for instance, 135 lines going in. We find arrangements at hotels. It strikes me almost as a sinister situation here.

We did not find this in Vancouver. We did not find this in Toronto or Montreal with all the problems that they have had in Montreal with respect to the cab thing. What I want to get at is this. I would like the witness to tell me frankly, because I do not think we are going to get it from the people who have the franchise, is there a mob element in the taxicab industry in Calgary?

**Mr. Lamarsh:** We cannot answer that. We do not know.

**Mr. Givens:** You do not know. Would you agree with me that this strangle-hold with respect to places other than the airport which

## [Interprétation]

**M. Givens:** Quelle est la régie à Calgary?

**M. Lamarsh:** C'est une régie municipale.

**M. Givens:** Une autorité municipale?

**M. Lamarsh:** Oui.

**M. Givens:** Est-ce que certains de vos chauffeurs sont arrêtés pour tricherie (high flagging)?

**M. Lamarsh:** Ce doit être une expression de Toronto. On ne la connaît pas ici.

**M. Givens:** Je crois que c'est une expression internationale. Cela veut dire qu'ils n'ont pas fait partir le taximètre.

**M. Lamarsh:** Non.

**M. Givens:** Est-ce que certains de vos chauffeurs se sont fait prendre au commerce de la contrebande ou de la prostitution? Avez-vous eu des problèmes?

**M. Lamarsh:** Non.

**Une voix:** Où vous croyez-vous? Ces choses-là n'arrivent qu'à Toronto.

**M. Givens:** Monsieur le président, voilà où je veux en venir. L'honorable député me demande: «Où vous croyez-vous?» Jusqu'à maintenant, je suis très surpris de ce que nous avons trouvé à Edmonton et de ce que nous trouvons à Calgary. À Edmonton et à Calgary—nous ne nous intéressons qu'à la question de l'aéroport—it me semble que les chauffeurs de taxis sont pris à la gorge, qu'ils ne sont pas seulement victimes d'un monopole exclusif comme à Toronto ou à Montréal. À Edmonton hier, par exemple, nous avons constaté qu'il y avait 135 lignes. On peut faire des arrangements aux hôtels. J'ai l'impression que la situation est plutôt sinistre.

Nous n'avons pas eu cette impression à Vancouver ni à Toronto ou à Montréal, malgré tous les problèmes qu'il y a eu là dans l'industrie du taxi. Voilà où je veux en venir. Je voudrais que le témoin me dise très franchement, car je ne crois pas que la lecture du contrat va nous le dire, s'il y a un élément criminel dans l'industrie du taxi de Calgary.

**M. Lamarsh:** Nous ne pouvons vous répondre. Nous ne le savons pas.

**M. Givens:** Vous ne savez pas! Admettez-vous avec moi que cet étranglement pour ce qui est des endroits autres que l'aéroport et

## [Text]

is aided and abetted by the airport franchise on hotels is something that is to be deplored?

**Mr. Lamarsh:** Well, I do not know whether deplored it is the proper reaction. I think it is a function of policy which perhaps is not good policy laying down the ground rules for the industry and the City of Calgary.

**Mr. Givens:** Do you feel that the franchise at the airport as it applies to taxicabs in Calgary is aiding and abetting the other controlling factors having to do with other aspects of the industry vis-à-vis the hotel situation.

**Mr. Lamarsh:** Well, I would not like to go as far as to say it is aiding and abetting anything like that. I would once again suggest that because of the policy, logically it has to be a simpler process to obtain peripheral contracts than would otherwise be the case under the kind of policy we propose.

**Mr. Givens:** So if there was not the kind of franchise that you have here, there would probably not be these kinds of peripheral contracts which were assisted by the fact that there is a basic exclusive franchise to the airport.

**Mr. Lamarsh:** The peripheral contracts, of course, would still exist. But as we demonstrated from letters from hotels, for instance, we believe that everybody would get a better break including the hotels, the operators and the public because there could be some negotiation for those contracts.

**Mr. Givens:** We have a letter from a party in Calgary, which we have before us, which suggests that there are either gangs or mobs involved in the taxicab industry.

**Mr. Lamarsh:** Neither of my clients submitted that letter, Mr. Chairman.

**Mr. Givens:** No, I did not say you did.

**The Chairman:** I think that letter should be left out, Mr. Givens.

**Mr. Givens:** Would you care to comment on that allegation.

**The Chairman:** Mr. Givens, I think this letter should be left out. We had discussion about that yesterday. This letter could be reiterated in a different way.

**Mr. Givens:** All right, I will rephrase my question. Would you care to comment on an

## [Interpretation]

qui est aidé par la concession donnée par l'aéroport aux hôtels, est une chose déplorable?

**M. Lamarsh:** Je ne sais pas si le fait de le déplorer serait l'attitude qui convient. C'est fonction de la politique, qui n'est peut-être pas si bonne, qui consiste à établir des conditions pour l'industrie et pour la ville de Calgary.

**M. Givens:** Croyez-vous que la concession pour l'aéroport, telle qu'elle s'applique aux taxis de Calgary, aide et favorise les autres facteurs de contrôle au sujet des autres aspects de l'industrie, par rapport à la situation hôtelière?

**M. Lamarsh:** Je ne veux pas aller jusqu'à dire que ceci aide ou favorise, mais j'aimerais dire qu'en raison de cette politique, logiquement, il doit être plus simple d'obtenir des contrats périphériques que ce serait le cas si l'on adoptait la politique que nous proposons.

**M. Givens:** Et alors, si le genre de concession exclusive que vous proposez ici n'existe pas, il n'y aurait probablement pas ces contrats périphériques qui sont favorisés du fait de cette concession exclusive et vitale à l'aéroport.

**M. Lamarsh:** Les contrats périphériques existeront toujours, mais comme nous l'avons montré par des lettres d'hôtels, par exemple, nous croyons que tout le monde serait mieux servi y compris les hôtels, les exploitants et le public, car il y aurait des négociations pour ces contrats.

**M. Givens:** Nous avons entre les mains une lettre d'une personne à Calgary qui laisse entendre qu'il y a du gangstérisme dans l'industrie du taxi.

**M. Lamarsh:** Aucun de mes clients n'a présenté une lettre comme cela, monsieur le président.

**M. Givens:** Je n'ai jamais prétendu cela.

**Le président:** Laissons cette lettre, monsieur Givens, voulez-vous.

**M. Givens:** Voudriez-vous préciser un peu cette accusation?

**Le président:** Monsieur Givens, cette lettre doit être laissée en dehors de tout ceci. Nous en avons discuté hier. Cette lettre pourrait être présentée d'une autre façon.

**M. Givens:** Très bien, je pose la question d'une autre façon. Voulez-vous commenter

## [Texte]

allegation that there are mobs or gangs involved in the taxicab industry.

**Mr. Lamarsh:** We have no knowledge of mobs or gangs at all.

**The Chairman:** Order, order. I think the purpose of this Committee is not to come down here and find out if the Mafia or what is it in the taxi business. We are here to study ground transportation. Those questions should not be put, Mr. Givens.

**Mr. Givens:** Mr. Chairman, I am trying to submit to you with great respect that there may very well be a connection between an exclusive contract which we hand out from Ottawa through the Department of Transport and certain other ancillary exercises which are carried on by taxicabs in cities in Canada. If a franchise which we hand out seems to assist other actions which, I find deplorable, then that is one more reason why we should reconsider what we are doing.

**The Chairman:** Yes. But first of all they have no franchise.

**Mr. Givens:** They do not have one but we can hardly expect the franchise holder to give evidence to the fact that there are certain unsavoury aspects resulting from an exclusive franchise. I can hardly expect them to give us this evidence. I must ask the people who are complaining about this situation as to whether they are prepared to give evidence that such ancillary things flow from an exclusive franchise which we grant.

If it leads to other evils that is what we are here for. We are not here merely to pat people on the back and say, "You are rendering great service". We are here to find out whether there is service being rendered, whether it can be rendered better to the travelling public, and whether the exclusive franchise and monopoly which we are giving has certain evil outflows which we did not suspect when we were sitting in Ottawa. That is why we have come out here. I am simply asking the witness whether he is prepared to substantiate this suspicion: Whether he denies it or whether he supports it or whether he simply takes the position that he cannot give us that kind of information?

**Mr. Lamarsh:** My clients have no knowledge of any of the kinds of things to which you refer, sir. We take the view, and perhaps his is in agreement with you, that the policy as it presently exists creates hardships per-

## [Interprétation]

cette accusation prétendant qu'il y aurait du gangstérisme dans l'industrie du taxi.

**M. Lamarsh:** Nous n'avons pas connaissance de gangstérisme, sous quelque forme que ce soit.

**Le président:** A l'ordre! A l'ordre! L'objet de ce comité n'est pas d'essayer de déterminer si la Mafia ou Dieu sait quoi! intervient dans l'industrie du taxi. Nous sommes ici pour essayer d'étudier le problème du transport au sol. Vous ne devriez pas poser de telles questions, monsieur Givens.

**Mr. Givens:** Monsieur le président, j'essaie de vous dire, avec tout le respect que je vous dois, qu'il pourrait fort bien y avoir un lien entre un contrat d'exclusivité que nous accordons à Ottawa par le truchement du ministère des Transports et certains autres rôles secondaires joués par des taxis du Canada. Si une exclusivité que nous accordons semble favoriser d'autres activités que je trouve déplorable, raison de plus pour passer au crible ce que nous sommes en train de faire.

**Le président:** Peut-être. Mais d'abord, ils n'ont pas d'exclusivité.

**M. Givens:** Non, ils n'en ont pas mais nous ne pouvons certainement pas nous attendre à ce que les détenteurs d'une concession exclusive nous prouvent que des aspects moins souhaitables découlent peut-être de leur contrat. Je dois demander à ceux qui se plaignent de la situation, s'ils sont prêts à témoigner que de telles choses sont le résultat d'un contrat d'exclusivité que nous accordons.

Si cela mène à d'autres maux, c'est la raison pour laquelle nous sommes ici. Nous ne sommes pas ici pour dire «oui, félicitations, vous nous rendez de bons services», mais pour trouver s'il y a un meilleur service à rendre aux voyageurs et pour trouver si la situation de monopole que nous avons créée ne donne pas lieu à des abus que nous ne supposions pas, à Ottawa. C'est la raison pour laquelle je demande au témoin s'il est prêt à épurer ces soupçons? S'il les conteste, s'il les confirme, ou s'il estime tout simplement ne pas pouvoir nous donner ce genre de renseignements.

**M. Lamarsh:** Mes clients n'ont aucune connaissance du genre de choses que vous avez mentionnées, monsieur. Nous pensons, et peut-être êtes-vous du même avis que la politique actuelle suscite peut-être des ennuis artificiels

## [Text]

haps of an artificial nature for operators like my clients doing business in the City of Calgary.

**Mr. Givens:** Then are you prepared to deny that there are any sinister influences.

**Mr. Lamarsh:** I am neither prepared to deny it nor to confirm it, sir.

**The Chairman:** No other questions, gentlemen. This is the end of the questioning period for you, Mr. Lamarsh. I want to thank you very much for appearing here.

Gentlemen, I would like to get a motion to print this brief as an appendix to our report.

## [Interpretation]

pour des exploitants comme mes clients, qui ont une entreprise à Calgary.

**M. Givens:** Vous seriez donc prêt à nier qu'il y a des influences sinistres?

**M. Lamarsh:** Je ne suis disposé ni à le nier ni à le confirmer, monsieur.

**Le président:** Pas d'autres questions, messieurs? Ceci met fin à votre période de questions, monsieur Lamarsh. Je vous remercie d'avoir bien voulu comparaître ici.

Messieurs, j'aimerais une motion demandant d'imprimer ce mémoire en annexe à notre compte rendu. Proposé par M. Skoreyko, appuyé par M. Pringle.

**M. Skoreyko:** Je le propose.

**Des voix:** D'accord, d'accord.

**Le président:** Le Comité s'ajourne jusqu'à deux heures cet après-midi. La séance est levée.

A quatre heures cet après-midi, nous entendrons l'Imperial Cab Ltd.

## AFTERNOON SITTING

• 1404

**The Chairman:** Ladies and Gentlemen, as I indicated this morning, we will be hearing from the United Imperial Cabs Ltd. I would like to call upon Mr. Gordon Gregory and Mr. Philip Thomas Kueber. Mr. Kueber will not read the brief but will give us a résumé of the brief. I believe he will ask one of his officials to comment too. Will you proceed, Mr. Kueber?

**Mr. Philip Thomas Kueber (Solicitor, United Imperial Cabs Ltd.):** Thank you, Mr. Chairman. This brief is presented on behalf of the present holder of licence from the Department of Transport which permits the company to maintain and operate a taxi-limousine station at the Calgary airport for the operation of a taxi service from the airport and a limousine service to and from. This company has had this permission from either the City of Calgary or the Department of Transport for nearly 23 years. I say the City of Calgary because it is only since the Calgary airport has been taken over by DOT that the licence has been given by that department.

The situation with respect to the taxi business in Calgary is unique as you have heard this morning in that any individual or company may obtain a licence to operate a taxi within the city. By regulation in many cities

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le président:** Mesdames et messieurs, cet après-midi, nous entendrons les témoins suivants: la United Imperial Cabs Ltd. et j'appellerai devant nous M. Gordon Gregory et M. Philip Thomas Kueber. M. Kueber ne fera pas lecture du mémoire. Il va simplement nous en donner un résumé. Je pense qu'il demandera également à un de ses associés d'en faire un commentaire.

**M. Kueber (Soliciteur, United Imperial Cabs Ltd.):** Merci, monsieur le président. Ce mémoire est présenté au nom du détenteur actuel du permis du ministère des Transports qui autorise la compagnie à avoir une station d'autobus et de limousines à l'aéroport de Calgary pour assurer un service de taxis à partir de l'aéroport, et un service de limousine dans les deux sens. Notre compagnie détient cette autorisation, de la ville de Calgary et du ministère des Transports depuis près de 23 ans. Je dis la ville de Calgary car ce n'est que depuis que le ministère des Transports assume la responsabilité de l'aéroport que c'est lui qui utilise le permis.

Maintenant, pour ce qui est de l'industrie du taxi à Calgary, vous avez pu vous en rendre compte ce matin, la situation dans notre ville est un peu particulière en ce sens que n'importe quelle compagnie, n'importe

## [Texte]

and by practice in others, the number of taxis that is authorized is determined by the population. No such regulation exists in Calgary at the present time. Accordingly, if anyone wants to supplement his income he can simply obtain a licence by going down to city hall. He is then in the transportation business. The result is that there can be a very low standard of transportation. In fact, it is most inadequate as has been shown in the past in specific instances within the City of Calgary.

In the opinion of the company, a 20 per cent decrease in fares over the next few years could in fact develop if the number of licences granted by the city was frozen at the present number. I say that a 20 per cent decrease in fares can result from the operation of United Imperial Cabs from the point of view that there are a great number of taxis that are not in service most of the time. The result is a considerable investment which is there simply to maintain service in the event of peak periods or when things are very busy.

It is the submission of United Imperial that this company and this company alone is presently able to maintain the type and quality of service that is contemplated by the Department of Transport in issuing the licence to operate the taxi-limousine service at the Calgary International Airport.

Dealing specifically with the airport for a moment, there are six airlines that have regularly scheduled flights into Calgary. These are Air Canada, CPA, Western, Air West, PWA and Time Airways. In addition, of course, there are the chartered flights coming into Calgary which are considerable in number.

By reason of the proximity of Calgary to the West Coast, the Calgary International Airport is often called upon to handle flights that are terminating in Vancouver but by reason of fog are unable to land there. A specific case in point of which I had some personal knowledge occurred in January 1969. I myself knew this because I had friends on flights for Vancouver that had to land in Calgary. CPA alone had 1,200 passengers landing at Calgary that were scheduled for Vancouver. In addition, there were about 6 Air Canada flights and a Japan Airlines flight. United Imperial was able to handle all the ground transportation for these passengers, not only through the buses which it provides but mainly through the large number of taxis that is available for such an occasion.

## [Interprétation]

quel particulier, peuvent y obtenir un permis pour exploiter un taxi dans les limites de la ville. Dans bon nombre de villes, en vertu d'un Règlement ou tout simplement de la coutume établie, le nombre de taxis autorisé est fonction du chiffre de la population. De tels règlements n'existent pas à Calgary, en ce moment. Par conséquent, quiconque désire accroître son revenu, n'a qu'à se rendre à l'Hôtel de ville. Il peut alors se lancer dans une entreprise de transports. Il en résulte souvent des normes très insatisfaisantes en matière de transports. Comme on a pu s'en rendre compte par le passé, elles sont vraiment insuffisantes.

De l'avis de la compagnie, il pourrait y avoir au cours des prochaines années une diminution de 20 p. 100 des tarifs, si le nombre de permis accordés par la ville était maintenu au niveau actuel.

Je dis qu'une diminution de 20 p. 100 des tarifs pourrait survenir chez la United Imperial Cabs Limited du fait qu'un grand nombre de taxis ne sont pas en service la plupart du temps. Il en résulte des investissements considérables simplement pour maintenir un service adéquat aux heures de pointe, ou lorsqu'il y a beaucoup de clients.

La United Imperial est d'avis qu'elle seule est en mesure, en ce moment, d'assurer le niveau de la type de service envisagés par le ministère du Transport lors de l'émission des permis pour l'exploitation d'un service d'autobus et de limousines à l'aéroport international de Calgary.

Maintenant, passons simplement à la question de l'aéroport. Six lignes aériennes ont des vols réguliers sur Calgary: Air Canada, CPA, Western Airlines, Air West, Pacific Western Airlines et Time Airways. En plus, bien entendu, il y a les vols nolisés, qui arrivent à Calgary et qui sont très nombreux.

Du fait que Calgary se trouve tout près de la côte du Pacifique, l'Aéroport international de Calgary doit bien souvent accueillir des vols qui devraient prendre fin à Vancouver, mais ne peuvent s'y rendre parce que l'aéroport est bloqué par le brouillard, ils viennent donc ici. Au mois de janvier 1969, j'ai pu m'en rendre compte par moi-même parce que j'avais des amis à bord d'un vol pour Vancouver, qui ont dû atterrir à Calgary. CPA seul a dû débarquer 1,200 passagers dont la destination était en fait Vancouver. En plus, il y avait environ six vols d'Air Canada et de Japan Airlines. La United Imperial a pu s'occuper du transport de tous ces voyageurs, non pas simplement au moyen de ses autobus, mais surtout grâce au grand nombre de taxis dont elle dispose pour faire face à de telles situations.

## [Text]

As you gentlemen, no doubt, appreciate, it is impossible to know how many people are going to get off at Calgary and particularly how many people are going to want ground transportation in Calgary. Calgary is contemplating an expansion at the airport and jumbo-jets will soon be here. There is no question but that expanded ground transportation will be required.

With its present fleet, United Imperial is able to meet more than adequately the demands. It has demonstrated its financial ability to meet the demand as it arises.

In an average week in Calgary, 3,000 passengers use the buses and approximately 1,700 use taxis to get into Calgary. At the present time there is no such thing as a regularly scheduled bus trip into Calgary from the airport such as exists in Montreal. Rather the buses are provided on a flight-arrival basis. As the flights arrive the buses are there.

Dealing with the company itself, United Imperial has 400 employees: drivers, driver-owners, dispatchers, supervisors, maintenance people and administrative people. Its assets total approximately \$750,000. In vehicles, it has 220 taxis, 3 passenger buses, 2 twelve-passenger limousines, 2 seven-passenger limousines and a baggage van.

During an ordinary day and night periods, 160 taxis approximately are in general used by the company which leaves approximately 60 available for emergencies or peak periods. None of the taxis that are used by the company is more than two years old.

Of the 220 operators, there are 70 independently-owned cabs driven by their owners. This is their only source of income. As a matter of interest this group alone represents a larger fleet than any other taxi business in Calgary at the present time.

United is required to pay several assessments to maintain its service. I have set them out on page 4. There is a business licence from the City of Calgary together with a taxi licence for each taxi and an airport business tax on some sort. The provinces are paid a fee for a bus certificate and a fee for a business licence. The company transports passengers on occasion into the Province of British Columbia and is required to obtain a business licence from that province.

United, as I said, has demonstrated its stability and financial ability on several occasions. I have set out one instance where there

## [Interpretation]

Vous vous rendez compte sans aucun doute qu'il est à peu près impossible de savoir au juste combien de personnes descendront à Calgary, et plus particulièrement combien de personnes auront besoin du transport au sol à Calgary. Calgary envisage l'expansion de son aéroport où atterriront bientôt les superjets; il ne fait aucun doute qu'il nous faudra alors de meilleurs services au sol. Avec son parc actuel, la United Imperial est en mesure de faire face à la demande de façon plus qu'adéquate. Nous avons fait la preuve de notre possibilité financière de faire face à la demande où et quand elle se présente.

Au cours d'une semaine normale, 3,000 voyageurs utilisent l'autobus et environ 1,700 les taxis pour se rendre à Calgary. Pour l'instant, il n'y a pas d'autobus à horaire régulier à partir de l'aéroport, comme à Montréal. Par contre, nous avons des autobus pour chaque arrivée. Il y a donc un autobus en attente à chaque atterrissage.

Pour ce qui est de la compagnie, il y a 400 employés à la United Imperial: des chauffeurs, des chauffeurs-propriétaires, des répartiteurs, le personnel d'entretien, et le personnel administratif. L'actif de la compagnie représente environ trois quarts de million de dollars. Les véhicules se répartissent comme suit: 220 taxis, 3 autobus à (23) passagers, 2 limousines à douze passagers, 2 limousines VIP à sept passagers, 1 camion à bagages.

Pendant les périodes normales, de jour comme de nuit, il y a environ 160 taxis en service, ce qui en laisse 60 en disponibilité pour les heures de pointe. Aucun de nos taxis n'a plus de deux ans.

Sur nos 220 chauffeurs, 70 sont des indépendants qui conduisent un taxi dont ils sont propriétaire, et dont c'est la seule source de revenus. Ce groupe à lui seul représente un parc plus important que celui de n'importe quelle autre entreprise de taxis à Calgary en ce moment. La United doit payer différentes cotisations pour maintenir ce service; elles sont énumérées à la page 4: permis d'exploitation de la ville de Calgary, avec permis correspondant pour chaque taxi et une taxe spéciale pour prise en charge à l'aéroport. La province exige un droit pour le certificat d'autobus et un autre pour le permis d'exploiter.

Nous transportons parfois des passagers vers la Colombie-Britannique, ce qui nous oblige à payer à cette province les droits affixant au permis d'exploiter.

Nous avons fait plus d'une fois, je l'ai dit, preuve de notre solidité et de nos possibilités sur le plan financier. J'ai cité le cas d'un

## [Texte]

was a loss which appeared to be questionable but nonetheless was paid.

At the moment there are 17 stands in Calgary that are maintained by United Imperial; in hotels, office buildings, restaurants, and shopping centres. I might point out that these stands are maintained at the request of the businesses concerned. It is not a solicitation on the part of the company.

Passengers to and from the airport are picked up at eight locations and I have set them out.

On that particular point, there was some conversation this morning about speedlines. I understand that the two representatives this morning maintain 12 and 14 as opposed to the 107 that United Imperial maintains.

The service is a twenty-four hour, seven-day-a-week operation. There are a number of the operations in Calgary which are nothing more than a telephone booth type of arrangement. They simply take the order. That is it. In other words, there is no permanency of location. They have no garage. They have no real permanent location. I am not saying this is the situation with all of them but it is with some of them.

The fares charged by the company are really no more and no less than what the other taxis are charging. I think the fares were quoted to you this morning. It is based on 50 cents for the first fifth of a mile and ten cents for every fifth of a mile thereafter. This morning, I think it was pointed out that the fares of the two representatives were 50 cents for the first two-fifths of a mile, and then ten cents a fifth thereafter. The result of course is that no matter if you are travelling 70 miles or 7 miles it is going to be ten cents more for the cab fare on United Imperial. Dealing with the next point—to determine whether or not it is worth it—the company maintains a \$350,000 insurance policy for each passenger and a million dollars for each passenger on the buses. I personally was wondering whether or not this fact was known when you gentlemen in a bus group such as this were travelling on a Canadian Armed Forces bus. I do not know what the coverage was on that but you could have had a million dollar coverage per person travelling from the airport last night.

**Mr. Deakon:** Talk about that to the Auditor General.

**The Chairman:** Order, order.

**Mr. Kueber:** This coverage is greater than the minimum required by the Department of Transport which is \$300,000. I might say this

## [Interprétation]

objet perdu dans des circonstances contestables, mais qui fut néanmoins remboursé.

En ce moment, United Imperial entretient 17 postes à Calgary dans des hôtels, des édifices à usage de bureaux, des restaurants et des centres commerciaux, et nous les y avons établis à la demande de ces entreprises. Ce n'est pas nous qui l'avons demandé.

Les voyageurs à destination de l'aéroport sont pris en charge à huit points déterminés, dont j'ai donné la liste.

Ce matin on a parlé de lignes. Si j'ai bien compris les deux représentants entendus ce matin y entretiennent 12 et 14 taxis, alors que nous en avons 107. Nous assurons un service de 24 heures, 7 jours par semaine. Certains de nos concurrents à Calgary se contentent d'un simple dispatching téléphonique. Ils n'ont ni garages, de bureaux ou emplacements permanents. Je ne dis pas que ce soit le cas pour tous, mais pour certains d'entre eux.

Le tarif appliqué par notre compagnie n'est ni plus ni moins élevé que celui des autres compagnies de taxis. Il me semble que les tarifs vous ont été donnés ce matin. Ils sont de 50 cents pour le premier cinquième de mille et 10 cents pour chaque cinquième de mille additionnel. Je pense qu'on a dit ce matin que les tarifs des deux représentants étaient de 50 cents pour les deux premiers cinquièmes de mille et 10 cents pour chaque cinquième de mille additionnel. Que vous parcouriez 70 milles ou 7 milles, ce sera 10 cents de plus dans un taxi de la *United Imperial*. Maintenant, passons au point suivant, à savoir si cela en vaut la peine. Notre compagnie maintient une police d'assurance de \$600,000 pour chaque passager et de un million de dollars pour chaque passager à bord des autobus. Je me suis personnellement demandé si vous étiez au courant, Messieurs, lorsqu'un groupe comme le vôtre voyage à bord d'un autobus de l'Armée. J'ignore qu'elle est votre garantie, mais si vous aviez pris un autobus de ma compagnie hier soir en venant de l'aéroport, vous auriez eu une assurance de \$1 million par passager.

**M. Deakon:** Dites cela au Vérificateur général.

**Le président:** A l'ordre, à l'ordre!

**M. Kueber:** C'est plus que l'exigence minimale du ministère des Transports, qui est de l'ordre de \$300,000 seulement. C'est même

## [Text]

coverage is more than that provided by most of the taxi services in Canada and in the United States.

I might point out here that if the Calgary International Airport were thrown open to every taxi company, what would be the situation if there were a taxi picking up passengers who was not insured? This has been happening in the past where companies were simply not able to maintain their insurance. It is done on an almost daily or weekly basis. If anything, they would have a \$35,000 policy. If they were not able to pay their premium there would be no coverage notwithstanding that it may be against the law.

Now, then coupled with the right to pick up people at the airport, it is the submission of this company, that it is blatantly clear that there is an obligation and this obligation is being met by United Imperial. It is doubtful at the present time whether there is anyone else in Calgary meeting this obligation. As I pointed out, 60 per cent of the total number of cabs in Calgary are operated by United Imperial. It is doing the job, in the opinion of the company, adequately and well.

An example of United Imperial's attendance to the obligation as I pointed out occurs during Stampede Week for example, when the downtown area is busy. There are cabs travelling to and from the Stampede grounds, and generally transporting around the City.

United Imperial finds itself in the position of often having to call 30, 40 or 50 cabs out of the down-town area to get out to the airport. Possibly, when it gets out there, there is going to be deadheading by a good number of these. There was a complaint suggested this morning about deadheading on the way to the airport I would suggest to this group that there is more deadheading that results to United Imperials operations from their cabs than to all of the rest of the cabs in Calgary combined. As I pointed out this same situation exists at Christmas and other holiday periods.

United maintains three supervisors out at the airport at all times. This is the only way, of course, that United has of knowing if there is a change in flight plans or a change in the arrivals of charter aircraft which, incidentally, is something that United meets very capably. The supervisor is there to see that there are cabs there to meet the demand. Ordinarily, it is met more than adequately because there is a number of cabs that go away without any passengers at all.

## [Interpretation]

plus que ce qu'assurent la plupart des services de taxis au Canada et même aux États-Unis.

Je pourrais vous signaler ici que si l'aéroport international de Calgary était accessible à toutes les compagnies de taxis alors que se passerait-il au cas où un taxi prenait des voyageurs en charge n'était pas assuré? On a déjà vu dans le passé le cas où des compagnies n'étaient pas en mesure de maintenir leur assurance. Cela se passait tous les jours, ou toutes les semaines. Dans la meilleure des hypothèses, ils ont peut-être une police de \$35,000. Mais s'ils ne sont pas capables de payer leur prime d'assurance, les passagers ne seraient pas couverts, bien que ce soit illégal.

Notre compagnie estime qu'il est bien évident que le droit de recueillir des passagers à l'aéroport entraîne une obligation à laquelle la *United Imperial* se conforme. Il est douteux en ce moment tout au moins, qu'il y ait aucune autre compagnie à Calgary qui puisse se conformer à une telle obligation. Comme je l'ai signalé, 60 p. 100 du nombre total des taxis de Calgary sont la propriété de la *United Imperial* et nous estimons que nous faisons le travail d'une façon adéquate.

Un exemple sur la façon dont la *United Imperial* entre autres remplit ses obligations nous est fourni par la semaine du Stampede, quand toute la ville est pleine d'administrateurs. Des taxis qui vont et viennent de la ville au terrain du Stampede et parcouruent aussi, souvent les environs de la ville. La *United Imperial* est souvent contrainte d'appeler 30 ou 40 taxis du centre-ville pour aller à l'aérogare et alors peut-être un bon nombre d'entre eux devront-ils revenir à vide. Ce matin on s'est plaint du fait qu'on allait à l'aéroport à vide et je tiens à dire qu'il y a plus de voyages à vide dans les opérations de la *United Imperial* et de ses services de taxis que pour l'ensemble de tous les autres taxis de Calgary. La même situation se reproduit pendant la période de Noël et les autres périodes de fête.

Nous maintenons en permanence à l'aéroport 3 surveillants. C'est la seule façon d'être constamment au courant d'éventuelles modifications des programmes de vol ou de l'arrivée d'avions nolisés, et, soit dit en passant, la *United* fait fort bien face à ces imprévus. Le surveillant est là pour s'assurer qu'il y a suffisamment de taxis pour répondre aux besoins des voyageurs. D'ordinaire, le nombre de taxis est même plus que suffisant et bien souvent certains taxis doivent revenir en ville à vide.

## [Texte]

As I pointed out the airport is cleared within 15 minutes of the arrival of these planes.

It has been suggested that one of the tests of the quality of the service is the complaints. I will just go briefly through some of the letters which the company has received, and I might say, solicited for this purpose. The complaints received by the company over 23 years of providing this service with the DOT or the City of Calgary would average less than one a year.

Briefly going through some of these letters, which are attached as Schedule One to the brief, Air Canada says that:

We in Air Canada are most certainly completely satisfied with the quality of service that has been provided over many years of association. Although a rather negative approach, still possibly one of the most accurate measurements of service being provided would be the number of complaints being received.

I have personally been associated with the company through Air Canada for over 17 years, and can quite honestly count the number of complaints on one hand.

That is from the airport passenger office manager.

**The Chairman:** Maybe we could have those letters attached to our report, if you do not mind?

**Mr. Kueber:** The letters are attached to every copy of the brief. The general content of the letters is that everyone who is associated with United Imperial cabs is not only satisfied but extols the services being provided.

I think that this speaks for itself. It is possibly boring to read through these as the Chairman has suggested.

I would simply say to you that there is no problem in Calgary as far as ground transportation is concerned. The service is second to none in Canada. It is being met as the needs arise. The service is always being improved. As I say, the people who are most closely connected with the service—the airlines and the hotels—have no complaints, and are happy with the service.

I have with me Mr. William Simmonds who the Chairman of the Airport Ground Transportation Committee. He might address you for a few short minutes following which I

## [Interprétation]

Comme je l'ai dit, l'aéroport est dégagé dans les 15 minutes qui suivent l'arrivée des vols. On a dit que les plaintes reçues sont peut-être une bonne indice de la qualité des services. Je voudrais rapidement vous donner quelques extraits de certaines des lettres que nous avons reçues, et même sollicitées à cette fin. Les plaintes reçues au cours des 23 années pendant lesquelles nous avons assuré ce service en vertu du permis de la ville de Calgary ou du ministère des Transports sont, en moyenne, d'une par an.

Parcourons brièvement certaines de ces lettres qui sont à l'annexe 1 du mémoire. Air Canada dit:

Nous sommes des plus satisfaits de la qualité du service assuré depuis de longues années de la collaboration avec votre compagnie. Bien que ce soit peut-être une façon négative de voir les choses, une des mesures les plus adéquates de la qualité du service sera le nombre de plaintes reçues. Moi-même je vois le travail accompli par votre compagnie depuis plus de 17 ans et je peux compter sur les doigts d'une seule main le nombre de griefs qui m'ont été signalés pendant cette période.

Cette lettre émane du directeur du bureau des voyageurs à l'aéroport.

**Le président:** Peut-être ces lettres pourraient-elles être simplement annexées au compte rendu?

**M. Kueber:** Ces lettres sont annexées à chaque exemplaire de notre mémoire. Chacune de ces lettres nous montre que quiconque a eu à faire à la *Imperial Cabs* est non seulement satisfait mais fait un chaleureux éloge de la qualité du service. C'est là une preuve bien évidente. Mais peut-être serait-il fastidieux de vous les lire toutes. Je vais donc accéder à la demande du président du Comité.

Je dirai tout simplement pour terminer qu'il n'y a pas de problème à Calgary, en ce qui concerne le transport au sol. Notre service n'a pas son pareil au Canada. Nous répondons aux besoins au fur et à mesure qu'ils se présentent, nous améliorons toujours la qualité du service. Comme je l'ai dit, les gens qui sont le plus directement intéressés par ces services, à savoir les lignes aériennes et les hôtels, n'ont pas de plainte à formuler et même ils sont des plus satisfaits de notre service.

J'ai à mes côtés M. Simmonds, président du Comité de transport au sol de l'aéroport. Il pourrait prendre la parole pendant quelques minutes. Après cela, je me ferai un plaisir de

[Text]

would be pleased to answer any questions. Mr. Gregory, the Manager of United Imperial is also here and he would assist me in any questions that I am not able to answer.

**The Chairman:** Is everybody agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. W. J. Simmonds (Chairman, Airport Ground Transportation Committee):** Mr. Chairman, the Airline Transportation Committee was formed at the request of the Department of Transport. It is represented by a member of each of the scheduled airlines operating at the airport. Our immediate responsibility as a committee was to review the applications, at the time, for a ground transportation company to operate at the airport. At that time, we had three. The Committee had to evaluate what we felt was best for the airline. We considered the service that United Imperial Cabs Ltd. had provided in the past and what was going to be made available in the future. We had to award it to United Imperial Cabs Ltd. There was no other competitor capable of handling what we wanted in the airline industry. We have been satisfied with this service. It has been excellent.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Howe?

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, may I interject here on a point of order. This gentleman is representing the Airline Transportation Committee which has to do with the airlines coming into the airport.

**Mr. Simmonds:** There is a member from each one of the scheduled airlines operating at the airport on the Committee.

**Mr. Howe:** Are you directly associated with the company that we are hearing this afternoon?

**Mr. Simmonds:** No, I am not.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, I think we should confine our questions and our evidence to the company that is before us and then we can discuss or question this gentleman from the Airline Transportation Committee. I think they should be separated.

**Mr. Kueber:** I represent United Imperial Cabs Ltd., Mr. Gregory is the Manager, Mr. Simmonds is Chairman of a committee of all of the scheduled airlines coming into Calgary. He is the Chairman of that Committee. Their position is simply to ensure that the ground

[Interpretation]

répondre aux questions et je demanderai à M. Gregory de me seconder dans les réponses que je ne saurais vous fournir moi-même.

**Le président:** Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**M. W. J. Simmonds (président du Comité du Transport au Sol de l'Aéroport):** Monsieur le président, le Comité des transports des lignes aériennes a été constitué à la demande du ministère des Transports; il est constitué d'un représentant de chacune des lignes aériennes qui a des vols réguliers à l'aéroport et notre responsabilité immédiate est de reviser les demandes de transport au sol pour assurer les services à l'aéroport. Au moment où nous avons été constitués, nous étions saisis de trois demandes. Le Comité a dû évaluer ce qui, à notre avis, était la plus avantageuse pour les lignes aériennes. Nous avons tenu compte du service assuré par la *United Imperial* par le passé et nous avons aussi dû tenir compte de ce qui serait mis à notre disposition à l'avenir. Nous avons dû adjuger le contrat à la *United*. Il n'y avait pas d'autre concurrent qui soit en mesure de répondre à nos exigences. Donc, nous sommes satisfaits du service, il s'est avoué excellent.

**Le président:** Merci, je donne la parole à Monsieur Howe.

**M. Howe:** Un rappel au Règlement. Ce témoin représente le Comité des lignes aériennes, c'est-à-dire des lignes aériennes qui ont des vols qui arrivent à l'aéroport.

**M. Simmonds:** Il y a au sein de ce comité un représentant de chacune des lignes aériennes qui a des services à cet aéroport.

**M. Howe:** Êtes-vous directement associé à cette compagnie qui est témoin cet après-midi?

**M. Simmonds:** Non, je ne le suis pas.

**M. Howe:** Monsieur le président, je pense que nous nous devrions nous en tenir, pour ce qui est des témoignages et des preuves à fournir aujourd'hui, au témoin de la compagnie. Ensuite, si nous voulons, nous pourrons poser des questions aux représentants des lignes aériennes. Les présentations devraient être distinctes, à mon avis.

**M. Kueber:** Je représente la *United Imperial Cabs*. M. Gregory en est le directeur. M. Simmonds est le président du Comité de toutes les lignes aériennes qui assurent un service à Calgary. Ce Comité a pour tâche de s'assurer qu'à Calgary les exigences du trans-

## [Texte]

transportation requirements in Calgary are being met and if any of the airlines have complaints or any suggestions, that Committee will deal with them. I am simply calling Mr. Simmonds here today because he is best acquainted with the ground transportation system from the point of view of all the airlines.

**Mr. Howe:** Mr. Chairman, I still feel that this should be separated.

**The Chairman:** My view is that we should separate them. If the Committee feels that Mr. Simmonds should answer some of those questions, we could call on Mr. Simmonds later on.

**Mr. Howe:** I would think so, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Yes, so we will separate it for now.

**Mr. Howe:** Thank you.

**The Chairman:** The questions will be put to Mr. Gregory or to Mr. Kueber for the moment.

**Mr. Trudel:** Mr. Chairman, on a point of order. Does Mr. Gregory intend to make a statement before we proceed?

**Mr. Kueber:** We did not contemplate that Mr. Gregory would be required to make one. We think that the brief contains what we really have to say but there may be questions that you gentlemen have that I am not able to answer but that he is able to.

**The Chairman:** That is fine.

**Mr. Trudel:** Very well.

**The Chairman:** Mr. Walter Smith.

**Mr. Smith (Saint-Jean):** Thank you Mr. Chairman. I would like to direct my question through you, Mr. Chairman, to Mr. Kueber. I would just like to know if you could inform his Committee how many buses and cabs you had when you started some 20 years ago.

**Mr. Kueber:** I am certainly not able to answer that question. I do not know if Mr. Gregory is either. Mr. Gregory, are you able to answer that?

**Mr. Gordon Gregory (Operations Manager, United Imperial Cabs Ltd.):** From just listen-

## [Interprétation]

port au sol à l'aéroport soient satisfaites, et s'il y a des plaintes, des suggestions de la part des lignes aériennes, ce Comité en est immédiatement saisi. J'ai simplement demandé à M. Simmonds de comparaître ici aujourd'hui parce qu'il est celui qui connaît mieux le réseau de transport au sol, suivant le point de vue et l'optique des lignes aériennes.

**M. Howe:** Je crois, Monsieur le président, que ce devrait quand même être une présentation distincte.

**Le président:** Oui, nous ferons une distinction si le Comité est d'avis que M. Simmonds devrait répondre à certaines de ces questions, nous pourrons rappeler M. Simmonds un peu plus tard.

**M. Howe:** Oui, je suis de votre avis, monsieur le président.

**Le président:** Donc nous ferons une distinction.

**M. Howe:** Merci.

**Le président:** Donc nous poserons les questions à M. Gregory ou encore à M. Kueber.

**M. Trudel:** Monsieur le président, un rappel au Règlement s'il vous plaît. M. Gregory a-t-il l'intention de faire une déclaration avant que nous passions à la période des questions et réponses?

**M. Kueber:** Nous ne songions pas à ce que M. Gregory fasse une déclaration. Nous estimons que notre mémoire contient tout ce que nous avons à dire. Mais peut-être pourra-t-il me seconder dans les réponses à vous fournir?

**Le président:** Très bien.

**M. Trudel:** C'est parfait.

**Le président:** Je donne la parole à M. Walter Smith.

**M. Smith (Saint-Jean):** Merci, monsieur le président. Je voudrais poser ma question à M. Kueber par votre entremise, monsieur le président. Je voudrais simplement savoir si vous pourriez dire à ce Comité combien d'autobus et de taxis vous aviez lorsque vous avez lancé votre entreprise il y a quelque 20 ans?

**M. Kueber:** Je ne suis certainement pas en mesure de répondre à cette question. Je me demande si M. Gregory l'est.

M. Gregory, seriez-vous capable de répondre?

**M. Gregory (Directeur de l'Exploitation d'Imperial Cabs Ltd.):** Simplement pour avoir

## [Text]

ing to the people employed with the company since its inception, I can tell you there were United cabs in the City of Calgary and there were also Imperial cabs and two or three other different cabs. When United Cabs formed, three partners went together and started the United Imperials Cabs Ltd. They had 3 eleven-passenger limousines. They added passenger cars to their fleet as needed. It was only in the last three years that United Imperial Cabs Ltd. bought the 23-passenger buses. We maintain now three 23-passenger buses now plus two eleven-passenger limousines, plus our VIP cars and Cadillac seven-passenger limousines, plus a fleet of 210 cars, sir.

**Mr. Smith (Saint-Jean):** Mr. Chairman, would you say then that you had approximately 50 to 100 cabs at that time?

**Mr. Gregory:** I think at the time, they started off with 20, and built up to 30 and 40 and so on, as the cabs were required. When United Imperial Cabs Ltd. amalgamated again, they had around 60 cabs. Yellow amalgamated with them which added another 40 cabs and so on. The company just kept on growing as the requirements of the city grew.

**Mr. Smith (Saint-Jean):** You would agree with me then that, over those 20-some years, you have increased to 220 cabs and you have added some buses to that as well, right?

**Mr. Gregory:** Yes sir.

**Mr. Smith (Saint-Jean):** I have noticed also that approximately 3,000 passengers travel weekly by bus. This is correct?

**Mr. Gregory:** Yes.

**Mr. Smith (Saint-Jean):** And about 1,700 by cabs. What percentage of the traffic are you taking care of?

**Mr. Gregory:** We are taking care of 100 per cent, sir. Anybody who uses or wants transportation from the airport downtown or vice versa. We are not doing 100 per cent going to the airport, sir, but we are doing 100 per cent coming out of the airport.

**Mr. Smith (Saint-Jean):** This means that no one else is allowed to pick up a passenger at the airport?

**Mr. Gregory:** That is right, sir.

**Mr. Smith (Saint-Jean):** How many buses would be on call at one time at the airport?

**Mr. Gregory:** It was explained before that we do not run a shuttle service on a half-hour

## [Interpretation]

entendu les gens qui travaillaient pour la compagnie à cette époque, je puis vous dire il y avait à Calgary la United Cabs, il y avait Imperial Cabs et deux ou trois autres compagnies. Quand United Cabs s'est formée, trois partenaires se sont associés et ont lancé la United Imperial Cabs. Ils avaient 3 limousines à 11 passagers. Ils ont ajouté d'autres véhicules à mesure que le besoin se faisait sentir pour les passagers. Ce n'est qu'au cours des 3 dernières années que la United Imperial Cabs a acheté les autobus à 23 passagers. Nous avons maintenant 3 de ces autobus à 12 passagers plus 2 limousines à 11 passagers, plus nos voitures pour officiels, et des limousines Cadillac pour 7 passagers, plus un parc de 210 voitures.

**M. Smith (Saint-Jean):** Monsieur le président, diriez-vous alors que vous aviez environ 50 ou 100 taxis à l'époque?

**M. Gregory:** Je pense qu'au début ils en avaient 20, ensuite ils sont passés à 30, 40 et ainsi de suite. Quand la United Imperial Cabs a fusionné à nouveau, elle avait environ 60 taxis. La Yellow a fusionné avec elle, ce qui a ajouté 40 taxis, et ainsi de suite. La compagnie n'a cessé de croître au fur et à mesure des besoins de la ville.

**M. Smith (Saint-Jean):** Donc vous seriez d'accord avec moi pour dire qu'au cours de ces quelque 20 ans vous vous êtes sans cesse développés pour passer à 220 taxis; vous y avez ajouté aussi des autobus, n'est-ce pas?

**M. Gregory:** Oui.

**M. Smith (Saint-Jean):** J'ai aussi remarqué qu'environ 3000 voyageurs étaient transportés chaque semaine par autobus. Est-ce exact?

**M. Gregory:** Oui.

**M. Smith (Saint-Jean):** Et environ 1700 par taxis... Quel pourcentage du trafic desservez-vous?

**M. Gregory:** 100 p. 100, monsieur. Tous ceux qui désirent se faire transporter de l'aéroport vers le centre de la ville ou du centre de la ville vers l'aéroport. Nous ne desservons pas 100 p. 100 vers l'aéroport mais 100 p. 100 au départ de l'aéroport.

**M. Smith (Saint-Jean):** Ce qui veut dire que personne d'autre n'a le droit de prendre un voyageur à l'aéroport?

**M. Gregory:** C'est exact, monsieur.

**M. Smith (Saint-Jean):** Et combien d'autobus seraient installés en réserve à l'aéroport?

**M. Gregory:** On a déjà expliqué que nous n'avons pas un service régulier toutes les

## [Texte]

or one-hour basis. We meet each flight as the flight comes in and we do our flight pickups from downtown the same way.

In other words, we will pick up downtown from our hotels to meet the flight going out one hour before flight time. We meet the incoming flights. We are there with our equipment standing by continually, half an hour before the flight hits the ground. If the flight comes in late, for instance an hour late, we maintain that bus or two buses and our cars up there. If we ordered, 30 cars and if there were 68 off a flight and the flights was an hour late, our 30 cars stay at the airport. They do not come back down. We wait until we clear everything out of there and then we prepare for the next flight. We do not run a shuttle service.

**Mr. Smith (Saint-Jean):** I did notice too that you mention your cabs are four-passenger taxis. Is this a city by-law?

**Mr. Gregory:** Oh yes, sir.

**Mr. Smith (Saint-Jean):** Very good. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Howe.

**Mr. Howe:** I would like to ask the witness if the cabs United Imperial Cabs Limited operate are indicated as yellow cabs today?

**Mr. Kueber:** That is one of the trade names used.

**Mr. Howe:** You use others, do you?

**Mr. Kueber:** It is synonymous to say United Cabs or Yellow Cabs. In fact, there are two others, Crescent Cabs and Checker Cabs. United Imperial Cabs Limited is the licence holder. The cabs that run out to the airport are either United Cabs or Yellow Cabs.

**Mr. Howe:** There is no connection with the Yellow Cabs organization that is in operation?

**Mr. Kueber:** I specifically pursued this myself and there is no connection whatsoever. In fact the present licence holder had to obtain the permission of the gentleman in Edmonton who had Yellow Cabs first registered as a trade name in the Province of Alberta. Accordingly, it was necessary to obtain his consent. There is no such thing as a franchise arrangement, if this is what you are getting at.

## [Interprétation]

demi-heures ou à toutes les heures. Nous déservons chaque vol au fur et à mesure des arrivées et nous assurons le transport vers l'aéroport de la même façon. En d'autres termes, au centre de la ville nous prenons les voyageurs dans les hôtels une heure avant le décollage. Nous desservons les vols qui arrivent. Nous sommes là, le matériel aussi, continuellement, une demi-heure avant l'arrivée d'un vol; s'il y a un retard, d'une heure, par exemple, nous maintenons cet autobus ou ces 2 autobus en attente, ainsi que nos taxis. Si nous avions commandé 30 taxis, mettons qu'on attendait 68 voyageurs, et que l'avion ait une heure de retard, nos 30 taxis restent à l'aéroport, ils ne reviennent pas vers le centre de la ville. Nous attendons que tout soit fini et ensuite nous revenons pour l'avion suivant. Mais nous n'avons pas la navette.

**Mr. Smith (Saint-Jean):** Vous avez mentionné que vos taxis, sont à 4 voyageurs, est-ce un règlement administratif?

**Mr. Gregory:** Oui monsieur.

**Mr. Smith (Saint-Jean):** Merci.

**Le président:** Je donne la parole à Monsieur Howe.

**Mr. Howe:** Monsieur le président, j'aimerais demander au témoin si la *United Imperial Cabs Ltd.* si les taxis que vous exploitez sont connus comme *Yellow Cabs* aujourd'hui?

**Mr. Kueber:** C'est une des marques commerciales employées.

**Mr. Howe:** Vous en utilisez d'autres, n'est-ce pas?

**Mr. Kueber:** C'est synonyme de dire *United*, *Yellow* et, en fait, deux autres, *Crescent Cabs* et *Checker Cabs*. *United Imperial* détient le permis et les taxis qui vont à l'aéroport sont ou bien des *United Cabs* ou bien des *Yellow Cabs*.

**Mr. Howe:** Il n'y a pas de lien avec l'Association de *Yellow Cabs* d'ailleurs?

**Mr. Kueber:** J'ai fait enquête moi-même à ce sujet et en fait il n'y a aucun lien. Le détenteur actuel du permis a dû obtenir la permission du monsieur d'Edmonton qui avait déposé la marque le premier pour les *Yellow Cabs*, en Alberta. Par conséquent il était nécessaire d'obtenir son consentement, mais il n'y a pas de dispositions de concession, si c'est cela que vous voulez dire.

## [Text]

**Mr. Howe:** It is rather interesting to note that in so many of the cities that we have been in, there is a limit to the number of taxis or licences that are available and if one comes up the price that people will pay for them. You do not have any licensing here?

**Mr. Kueber:** This is part of the problem. You can be in the taxi business if you want tomorrow or today, simply by going down and buying a licence. The number right now is maintained at around 400 not because more people are not applying but simply because more people could not survive in the business. Imperial Cabs would agree that the licences should be frozen. It would give some value to the licences but this does not exist in Calgary.

**Mr. Howe:** In other words the regulations for application are pretty stringent?

**Mr. Kueber:** Yes.

**Mr. Howe:** What is the charge for a licence?

**Mr. Kueber:** The charge for a licence I believe is \$25?

**Mr. Gregory:** It is \$25 for the first and \$5 for each additional licence. For \$5 you can licence your cars.

**Mr. Howe:** Is that a yearly charge?

**Mr. Gregory:** Yes.

**Mr. Kueber:** The problem that emanates from that of course is that you may not have the financial stability to stay in the cab business. I pointed this out with respect to insurance. In the past, there have been some cases where someone who is not able to pay his insurance may not be insured at all. In fact, he may be driving a 1959 pontiac as we have in Calgary. There are no standards that have to be met. I believe there is a by-law which says that they should be maintained in a clean condition and this type of thing.

**Mr. Howe:** City development is going ahead at a tremendous rate, I understand, out here. Do you find difficulty in traffic bottlenecks in getting to and from the airport?

**Mr. Kueber:** Yes, I suppose no more, no less than in any other centre in Canada really. It is a problem at times and at others it is not.

## [Interpretation]

**M. Howe:** Il est intéressant de constater que dans plusieurs villes où nous avons passé il y a une limite au nombre de licences ou de permis qui sont disponibles et, au cas où l'un de ces permis devient disponible, aux prix que les gens voudront le payer. Oh, évidemment, il n'y a pas de licence ici.

**M. Kueber:** C'est un des aspects, du problème. Vous pourriez vous lancer dans l'industrie du taxi dès demain, ou même dès aujourd'hui tout simplement en achetant le permis, ou la licence. Leur nombre, à l'heure actuelle, se maintient aux alentours de 400. Non parce qu'il n'y a pas plus de demandes, mais tout simplement parce que cette industrie ne peut faire vivre plus de gens. *Imperial Cabs* estime qu'il devait y avoir un blocage ce qui donnerait une certaine valeur aux licences, mais cela n'existe pas à Calgary.

**M. Howe:** En d'autres termes, les règlements sont plutôt stricts?

**M. Kueber:** Oui.

**M. Howe:** Quel est le coût d'une licence?

**M. Kueber:** Le coût je crois, est de \$25.

**M. Gregory:** \$25 pour la première licence et \$5 pour chaque licence supplémentaire. Pour \$5 l'on peut obtenir une licence.

**M. Howe:** Par année?

**M. Gregory:** Oui, par année.

**M. Kueber:** Oui, mais le problème qui en découle évidemment c'est que vous n'avez peut-être pas la solidité financière voulue pour réussir dans cette industrie, comme je l'ai fait remarquer pour ce qui était de l'assurance. Dans le passé, on a même vu des cas de chauffeurs qui ne pouvaient payer leur prime d'assurance et qui roulaient sans être assurés. Il leur arrive même de conduire un Pontiac 1959, par exemple, comme c'est le cas à Calgary. Il n'y a pas de normes sauf que les règlements administratifs stipulent que les taxis doivent être propres.

**M. Howe:** Étant donné l'expansion de votre ville, qui se fait si rapidement me semble-t-il, éprouvez-vous des difficultés du fait des embouteillages et avez-vous du mal à vous rendre à l'aéroport?

**M. Kueber:** Oui, mais plus que dans n'importe quelle autre grande ville du Canada. A certains moments cela pose des problèmes, à d'autres, non.

## [Texte]

**Mr. Howe:** Well of course some of the other cities are planning public transit systems or rapid transit systems for the future. Do you think those will be necessary here?

**Mr. Kueber:** This company, United Imperial Cabs Limited, subscribes to the view that a transportation centre—that is, one location from which the ground transportation to the airport will leave—is something that should be established in Calgary. The company is quite prepared to take its part in the establishment of such a centre.

**Mr. Howe:** Most of the people that go to the airport go in their own cars, do they not?

**Mr. Kueber:** If I am going to Edmonton for the day I will drive my car to the airport and leave it in the parking lot and take it home at night. I think in the main, taxis and buses are used by non-residents.

**Mr. Howe:** The local people use their own vehicles.

**Mr. Kueber:** It depends on the length of the trip really.

**Mr. Howe:** This is an area of course that we are discussing. I am glad to hear you say that you are interested in a central depot in the city. I think this will probably evolve in a great many areas. That is all, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Trudel.

**Mr. Trudel:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Kueber, in your opening remarks you mentioned that some years ago this city ran the airport. Is that correct?

**Mr. Kueber:** Yes.

**Mr. Trudel:** At that time, your clients had the concession for the taxi operation?

**Mr. Kueber:** Yes.

**Mr. Trudel:** Were other taxi companies allowed to use the facilities of the airport at that time?

**Mr. Kueber:** It was substantially the same as it is now. United Imperial was able to pick up passengers at the airport for transportation into the city. Other cab companies could pick up people in the city and take them to the airport but they were not permitted to bring people back, new fares, unless the

## [Interprétation]

**M. Howe:** Dans certaines autres villes on projette le transport en commun ou le transport rapide. A l'avenir, croyez-vous que ce sera nécessaire ici?

**M. Kueber:** Notre compagnie, *United Imperial Cabs Ltd.*, estime qu'un centre de transports, c'est-à-dire un seul endroit d'où partirait le transport au sol vers l'aéroport, devrait certainement être établi à Calgary, et elle est prête à assumer son rôle dans l'établissement d'un tel centre.

**M. Howe:** La plupart des gens qui vont à l'aéroport y vont dans leur propre véhicule, n'est-ce pas?

**M. Kueber:** Si je vais à Edmonton pour la journée, je crois que je conduirai ma propre automobile jusqu'à l'aéroport, je la laisserai dans le parc de stationnement et je la reprendrai le soir. Ce sont généralement les non-résidents qui emploient les taxis et les autobus.

**M. Howe:** Les résidents de l'endroit emploient leur propre véhicule?

**M. Kueber:** Tout dépend de la longueur du trajet, évidemment.

**M. Howe:** C'est un domaine intéressant dont nous discutons ici et je suis heureux de vous entendre dire que vous seriez intéressés par un dépôt central en ville. Cela se produira probablement dans de nombreuses régions. C'est tout monsieur le président.

**Le président:** Je donne la parole à Monsieur Trudel.

**M. Trudel:** Merci, monsieur le président. Monsieur Kueber, dans vos remarques au début vous avez mentionné qu'il y a un certain temps l'aéroport dépendait de la municipalité, est-ce exact?

**M. Kueber:** Oui.

**M. Trudel:** A ce moment-là est-ce que vos clients avaient la concession pour le taxi?

**M. Kueber:** Oui.

**M. Trudel:** Est-ce que les autres compagnies de taxis à ce moment-là pouvaient servir des installations de l'aéroport?

**M. Kueber:** C'était essentiellement la même chose qu'à l'heure actuelle. La *United Imperial* pouvait aller chercher les voyageurs à l'aéroport et les transporter vers la ville. Les autres compagnies de taxis pouvaient aller chercher les gens en ville et les transporter vers l'aéroport mais n'avaient pas le droit

## [Text]

person at the airport specifically called another taxi company and requested them to come and pick him up. This situation still exists.

## [Interpretation]

d'en prendre en charge à l'aéroport, de nouveaux clients, tout au moins, et cette situation existe toujours à moins que la personne à l'aéroport ne téléphone à une compagnie de taxis de son choix pour demander une voiture.

**Mr. Trudel:** In other words, there has been no change in the pattern; the pattern is substantially the same now as it was previously.

**Mr. Kueber:** That is correct.

**Mr. Trudel:** During your presentation, I believe you referred to three partners owning United Cabs. Is that correct?

**Mr. Kueber:** No, I do not think that is right. I think that what Mr. Gregory said was that many years ago there were three or four cab companies who eventually amalgamated into one, calling itself United Imperial Cabs Limited. The situation as far as United Imperial is concerned has been that way for a number of years.

**Mr. Trudel:** Who are the owners of United Cabs?

**Mr. Kueber:** The owner of United Imperial Cabs Limited is a Calgary resident. It is a company that maintains its offices here and always has.

**Mr. Trudel:** Is this a Canadian company?

**Mr. Kueber:** Yes.

**Mr. Trudel:** Do you have any branches or any interests or part of your interest residing in the United States?

**Mr. Kueber:** None.

**Mr. Trudel:** Do you operate any other company outside of Calgary?

**Mr. Kueber:** No, sir. As I mentioned in my opening remarks, occasionally there is a situation which arises where there is a transport into British Columbia but this is something that originates at the airport in one of the buses. It is solely a Calgary operation.

**Mr. Trudel:** That was the intent of my question.

Mr. Chairman, this morning we heard several complaints regarding the redcap service at the airport. Would you care to comment on that?

**Mr. Kueber:** Well I suppose a redcap service is, in essence, part of the ground trans-

**Mr. Trudel:** En d'autres termes, il n'y a pas eu de changement, c'est essentiellement la même chose que dans le passé?

**Mr. Kueber:** C'est exact.

**Mr. Trudel:** Au cours de votre déposition, je crois que vous avez mentionné trois partenaires qui étaient propriétaires de la *United Cabs*, est-ce exact?

**Mr. Kueber:** Non, je ne crois pas que ce soit exact. Je crois que ce que M. Gregory a dit c'est qu'il y a de longues années de cela, il y avait trois ou quatre compagnies de taxis qui, à la longue, ont fini par fusionner en une seule compagnie, sous le nom de *United Imperial Cabs*. Pour ce qui est de la *United Imperial*, cette situation existe depuis un bon nombre d'années déjà.

**Mr. Trudel:** Quels sont alors les propriétaires de la *United Cabs*?

**Mr. Kueber:** *United Imperial Cabs*?

Le propriétaire est un résident de Calgary. C'est une compagnie qui a toujours eu ses bureaux ici, et qui les a toujours.

**Mr. Trudel:** Est-ce une compagnie canadienne?

**Mr. Kueber:** Oui.

**Mr. Trudel:** Avez-vous des succursales ou des intérêts particuliers ou une partie de vos intérêts aux États-Unis?

**Mr. Kueber:** Aucun.

**Mr. Trudel:** Exploitez-vous une autre compagnie, hors de Calgary?

**Mr. Kueber:** Non. Bien que comme je l'ai mentionné au début, il nous arrive parfois de transporter des clients en Colombie-Britannique mais cela se fait en autobus, à partir de l'aéroport. Nos activités se limitent strictement à Calgary.

**Mr. Trudel:** C'est là que je voulais en venir, monsieur le président.

Ce matin, nous avons entendu des plaintes au sujet du service des porteurs à l'aéroport. Voudriez-vous nous faire vos commentaires à ce sujet?

**Mr. Kueber:** Il me semble que le service des porteurs fait essentiellement partie du trans-

## Texte]

portation. It is transportation of baggage from the airplane to the tax but quite frankly I do not think we have any real comment on the edcap service at the airport. The incident to which you refer was an isolated incident. Again, there is nothing that we have knowledge of that would indicate that it is a bad service or a good service or otherwise.

**Mr. Trudel:** In the parking areas that are assigned to your company, do you find that you have sufficient room to give the service that is required in and out of that airport?

**Mr. Kueber:** Yes. I might say, sir, with respect to a comment this morning that once a week, assistance was required when there were no other cabs available. We reject 100 per cent this comment. There is never an occasion when there is not a United Imperial cab at that airport.

**Mr. Trudel:** Should the situation arise that cab is not available for one reason or another, how long do you feel that it would take to get a cab or cabs there if more than one was required?

**Mr. Kueber:** The contract with DOT guarantees no longer than 10 minutes. As I indicated in my last answer, this situation ever arises.

**Mr. Trudel:** On the insurance aspect, Mr. chairman, I will be very brief. I would like to be corrected if I did not understand your statement correctly. Are you saying now that some of the cabs operating are securing their insurance on a daily basis?

**Mr. Kueber:** I said that this can happen. We are aware of isolated incidents in the past where it has happened.

**Mr. Trudel:** You own several cabs. Do you actually lease cabs out under United Cabs or Yellow Cabs to drivers?

**Mr. Kueber:** As I indicated, approximately drivers own their cars.

**Mr. Trudel:** This I understand.

**Mr. Kueber:** The rest of them are either owned or leased by United Imperial Cabs Ltd.

**Mr. Trudel:** The intent of my question, Mr. chairman, is that of the cabs that you own, do you lease some of those cars out on a daily basis or on a shift basis to certain drivers?

## [Interprétation]

port au sol, puisqu'il s'agit du transport des bagages de l'avion jusqu'aux taxis; franchement, je ne crois pas que nous aurions un commentaire à faire au sujet du service des porteurs à l'aéroport. L'incident auquel vous faites allusion était un incident isolé. Je le répète, nous n'avons pas connaissance de choses qui pourraient nous permettre d'affirmer que le service est mauvais, ou bon, ou quoi que ce soit.

**M. Trudel:** Dans les zones de stationnement assignées à votre compagnie, estimatez-vous avoir suffisamment de place pour assurer le service nécessaire à cet aéroport?

**M. Kueber:** Oh, oui. Et je pourrais peut-être ajouter, monsieur, à l'égard d'un commentaire fait ce matin, disant qu'une fois par semaine on a besoin d'aide parce qu'il n'y a pas assez de taxis disponibles, que nous rejetons catégoriquement cette allégation. Le cas ne s'est jamais présenté où il n'y aurait eu aucun taxi de la *United Imperial* à l'aéroport.

**M. Trudel:** S'il devait arriver qu'aucun taxi ne soit disponible, pour une raison ou une autre, combien de temps vous faudrait-il pour faire venir un taxi à l'aéroport, ou plusieurs si plus d'un étaient nécessaires?

**M. Kueber:** Le contrat avec le ministère des Transports stipule pas plus de 10 minutes, mais comme je l'ai dit dans ma dernière réponse ce cas ne s'est jamais présenté.

**M. Trudel:** Pour ce qui est de l'assurance, monsieur le président, je serai bref et j'aimerais qu'on me corrige si je n'ai pas bien compris ce que vous avez dit. Avez-vous bien dit que certains taxis sont assurés au jour le jour?

**M. Kueber:** J'ai dit que cela pouvait se produire. Nous connaissons des incidents isolés, par le passé, où cela s'est effectivement produit.

**M. Trudel:** Êtes-vous propriétaire? Vous êtes propriétaire de plusieurs taxis; est-ce que vous louez à bail à des chauffeurs des taxis *United Cabs* ou *Yellow Cabs*?

**M. Kueber:** Comme je l'ai dit, environ 70 chauffeurs sont propriétaires de leurs taxis.

**M. Trudel:** J'avais bien compris.

**M. Kueber:** Les autres taxis ou bien nous appartenient ou bien sont loués à bail par la *United Imperial Cabs*.

**M. Trudel:** Voici ma question. De ceux dont vous êtes le propriétaire, y en a-t-il que vous louiez à bail au jour le jour, ou pour un quart, à des chauffeurs?

## [Text]

**Mr. Gregory:** Excuse me for interjecting here but we have leased just in the past two months. Edmonton tried leasing 5 and we also tried leasing 5 on a weekly basis. We have 5 at this present time leased. We have done this for the last two months on a weekly basis, sir. We do not make a practice of leasing cars to drivers.

**Mr. Trudel:** Would these cars be involved in the transportation to and from the airport?

**Mr. Gregory:** Yes, sir.

**Mr. Trudel:** Would they have the same protection as your regular cars as far as insurance and all the other services?

**Mr. Gregory:** Very definitely, sir. I might add at this time that all the licence plates on all of the cars that operate under United Imperial Cabs, from the provincial government point of view, are registered in the name of United Cabs to make sure that that insurance policy covers each and every car that is on the road under our name. The city plates, which is what the driver-owner is interested in in case he may want to leave our company and go to another company, belongs to him. It was indicated here this morning that we hold the plates. We do not hold the city plates of the driver-owner. We do maintain each of the provincial plates so that they do come under our insurance policy.

**Mr. Trudel:** There is another service operating out of the airport to Banff.

**Mr. Kueber:** Yes, Brewster buses operate a service to Banff. I might say that there is co-operation between United Imperial and that company. United Imperial can sell tickets for Brewster on the transport up to Banff but it has no financial arrangement or anything else with them. It just simply does this as a service to the passengers coming in.

**Mr. Trudel:** You anticipated my next question, Mr. Chairman. In other words, there is no inconvenience and there is no harassment to either yourself or the other company. You are operating out of that same terminal without any problems.

**Mr. Kueber:** In fact with co-operation.

**Mr. Trudel:** Thank you, Mr. Chairman.

## [Interpretation]

**M. Gregory:** Je m'excuse si je vous interromps ici mais nous avons loué à bail juste depuis deux mois. Edmonton a essayé d'essayer d'en louer cinq à la semaine. A l'heure actuelle, nous en avons cinq qui sont loués à bail et qui le sont depuis deux mois, mais à la semaine, monsieur. Mais nous ne faisons pas une habitude, de louer nos voitures aux chauffeurs, non.

**M. Trudel:** Est-ce que ces voitures feraien du transport vers et en provenance de l'aéroport?

**M. Gregory:** Oui, monsieur.

**M. Trudel:** Aurait-il la même protection que vos taxis ordinaires, quant aux assurances et tous les autres services?

**M. Gregory:** Oui, certainement monsieur. Je pourrais ajouter que toutes les plaques d'immatriculation sur tous les véhicules exploités sous la désignation de *United Imperial Cabs*, du point de vue du gouvernement provincial, sont immatriculés au nom de *United Cab*, pour être bien sûr que la police d'assurance couvre chaque véhicule qui parcourt les routes sous notre nom. La plaque municipale celle qui intéresse les chauffeurs propriétaires, au cas où ils quitteraient notre compagnie pour travailler pour une autre compagnie leur appartient. On a dit, ce matin que nous détenions les plaques. Pas les plaques municipales pour des chauffeurs-propriétaires. Par contre nous gardons la plaque du gouvernement provincial, pour que les voitures soient couvertes par notre police d'assurance.

**M. Trudel:** Il y a un autre service qui travaille à partir de l'aéroport, à destination de Banff.

**M. Kueber:** Oui, les Autobus Brewster ont un service à destination de Banff. Il existe une collaboration entre la United Imperial et cette compagnie. La United Imperial vend les billets pour la Brewster, pour le transport jusqu'à Banff, mais n'a aucun accord financier, ou quoi que ce soit en commun avec elle. Nous le faisons tout simplement pour rendre service aux voyageurs qui débarquent.

**M. Trudel:** Vous avez anticipé sur ma prochaine question. En d'autres termes, il n'y a pas de conflits, pas de tracasseries, entre vous et l'autre compagnie? Vous utilisez les mêmes aménagements sans problème?

**M. Kueber:** En fait, c'est de la collaboration.

**M. Trudel:** Merci monsieur le président.

**Texte]**

**Mr. Chairman:** Mr. Deakon.

**Mr. Deakon:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask one question through you, Mr. Chairman, to Mr. Kueber or Mr. Gregory. I am at a loss here. I would like you to reconcile these various statements which have been made both by Mr. Gregory and you as to whether cabs other than your company's cabs are permitted at any time to bring in passengers from the airport to Calgary. From the statements that have been made here, there seems to be a contradiction here. Do you or do you not, when you may have a situation where you cannot cope with a peak period, require other cab companies to bring passengers to Calgary?

**Mr. Kueber:** No. If you are attempting to reconcile some of the information which you heard this morning with what we are saying this afternoon, it is irreconcilable in a number of instances. We completely reject the suggestion that United Imperial is ever in a position where it cannot take every single passenger out of the airport into the city.

**Mr. Deakon:** I think at one time here you mentioned in answer to a question that someone from the airport could request a cab. Is it at someone a passenger?

**Mr. Kueber:** Yes. If I am travelling back home to Calgary and I happen to use Bell Cabs because I know a particular driver or me such thing, I will phone Bell Cabs and ask for a Bell Cab. In that case then, a Bell Cab goes out to the airport without harassment or anything else on the part of United Imperial which holds the licence. He can pick me up and take me home. It is not because United cannot handle it. They have 20 cabs sitting there doing nothing.

**Mr. Deakon:** In other words, there is at no ne a situation where aircraft have been grounded, when there is a large number of passengers waiting for flights that you are not able to cope with the load of passengers? You are always able to cope with it?

**Mr. Kueber:** That is correct, sir.

**Mr. Deakon:** We also heard some testimony earlier today regarding the fact that some of these other cab companies are not able to deal effectively with hotels or other establishments due to either undue influence, pressure

[*Interprétation*]

**Le président:** Je donne la parole à M. Deakon.

**M. Deakon:** Merci monsieur le président. Je voudrais poser, par votre entremise, monsieur le président, une question à M. Kueber ou à M. Gregory. Je suis tout à fait perdu. J'aime-rais bien que vous accordiez les diverses déclarations faites par M. Gregory et vous-même quant à savoir si d'autres taxis autres que ceux de votre compagnie ont à quelque moment que ce soit, le droit de prendre des voyageurs en charge à l'aéroport, à destination de Calgary? D'après ce qui a été dit, il semble y avoir contradiction ici. Dans les cas où il vous est impossible de faire face à une période de pointe, est-ce que vous demandez à d'autres taxis de transporter les voyageurs vers Calgary?

**M. Kueber:** Non. Si vous essayiez de concilier certains renseignements que vous avez entendus ce matin avec ce que nous disons cet après-midi, je ne crois pas que ce soit possible dans un certain nombre de cas. Nous réfutons catégoriquement toute suggestion qui prétendrait que la United Imperial soit parfois dans l'impossibilité de prendre en charge tous les voyageurs débarquant à l'aéroport pour les transporter en ville.

**Mr. Deakon:** Je crois qu'à un moment donné, vous avez dit, en réponse à une question, que quelqu'un pourrait, de l'aéroport, faire venir un taxi. Cette personne est-elle un voyageur?

**Mr. Kueber:** Oui. Si, rentrant de voyage, je rentre à Calgary et si par exemple j'ai l'habitude de recourir à la Bell Cab parce que j'y connais un chauffeur, je téléphonerai à la Bell Cab et demanderais un taxi de la Bell et dans ce cas-là, le taxi de la Bell Cab se rend à l'aéroport sans avoir à craindre aucun ennui de la part de la United Imperial qui détient la concession. Ce taxi peut me prendre en charge et me reconduire chez moi. Mais ce n'est pas parce que la United ne pourrait le faire. Nous avons en permanence vingt taxis en attente.

**Mr. Deakon:** En d'autres termes, il n'y a jamais eu de cas où des avions étaient immobilisés, où un très grand nombre de voyageurs attendaient des vols, et où vous n'avez pas été capables de vous en tirer. Vous êtes toujours en mesure de le faire?

**Mr. Kueber:** C'est exact monsieur.

**Mr. Deakon:** Nous avons aussi entendu dire, ce matin, que certaines de ces autres compagnies de taxis ne sont pas libres de traiter efficacement avec les hôtels et autres institutions, soit en raison d'influences indues, de

## [Text]

or some other means by the person who has the franchise at this airport. Do you or your company exert any undue influence or pressure on these hotels to forbid them to compete for business to the airport?

## [Interpretation]

pressions ou de toute autre intervention de la part du détenteur de la concession à l'aéroport. Votre compagnie, la United Imperial Cab, a-t-elle déjà exercé des pressions ou fait agir des influences indues sur les hôteliers pour empêcher les autres compagnies de participer au trafic de l'aéroport?

**Mr. Kueber:** Absolutely not. The hotels that are serviced by United Imperial Cabs are serviced at the request of the hotel. That goes not only for the hotels but for the 17 stands that I mentioned that United Imperial maintains throughout Calgary. There is no solicitation on our part. There has not been solicitation on the part of United Imperial. It has been on request of the hotel or the business concerned to have United Imperial maintain that service at their door.

**Mr. Deakon:** In other words, at no time does your firm ever say to these hotels that if they allow other cabs to go and carry passengers to the airport they are going to lose your service?

**Mr. Kueber:** No, sir. In fact, United Imperial pays the hotel for this franchise if you want to call it that, in the same manner as the Department of Transport is paid.

**Mr. Deakon:** On the first page of your brief, I asked you to explain a particular sentence. With all due respect, I still cannot fathom what its purpose is. I am reading the last sentence on the first page:

In the opinion of the Company, a 20 per cent decrease in fare over a few short years could develop if the number of licences granted by the City were frozen at the present number outstanding.

When you say 20 per cent increase in fare, are you referring to the total over-all profits you are going to make or are you referring to the total cost to the passengers per fare?

**Mr. Kueber:** I think I understand your question. I might say that I refer to it in two ways. One is either that the fare will remain the same while the balance of the cost of living increases by 20 per cent or ultimately that the fares in fact could be decreased by 20 per cent from what they are now because there are 400 cabs in the City of Calgary right now which in our view is too many for our population. As a result United Imperial, particularly, has several cabs on an average daily basis that are doing absolutely nothing and which is why, for example, we are able to maintain 20 or 30 or 50 cabs at the airport at all times doing nothing. This would not be required. In other words, there is a substan-

**M. Kueber:** Absolument pas. Les hôtels servis par la United Imperial Cab le sont à leur propre demande. Cela s'applique non seulement aux hôtels, mais encore aux 17 postes que j'ai mentionnés et que United Imperial entretient dans Calgary. Il n'y a eu aucune sollicitation de la part de la United Imperial. La demande est venue de l'entreprise ou de l'hôtel en cause, qui souhaitait voir United Imperial assurer un service à leur porte.

**M. Deakon:** A aucun moment, votre compagnie n'a dit à ces hôtels que si, par exemple, ils permettent à d'autres taxis de prendre en charge leur clientèle à destination de l'aéroport, ils perdraient votre service?

**M. Kueber:** Non, monsieur. De fait, la United Imperial paie les hôtels pour cette concession tout comme nous payons le ministère des transports.

**M. Deakon:** Je crois que je vous ai demandé d'expliquer une phrase à la première page de votre mémoire. Je ne comprends toujours pas quel en est l'objectif. J'élis la dernière phrase de la première page:

«de l'avis de la compagnie, il pourrait se produire une diminution de 20 p. 100 du tarif en quelques années, si le nombre des licences émises par la ville était bloqué au chiffre actuel»

Quand vous parlez de diminution de 20 p. 100, est-ce que vous parlez de la totalité de vos profits ou du coût total de la course pour le voyageur?

**Mr. Kueber:** Je crois que j'ai compris votre question. Je pourrais y répondre de deux façons: ou bien le tarif demeurerait le même alors que le coût de la vie monterait de 20 p. 100 ou encore les tarifs seraient réduits de 20 p. 100 par rapport au tarif actuel, et ce parce qu'il y a à l'heure actuelle 400 taxis à Calgary ce qui, à notre avis, est trop pour la population de la ville. De ce fait, la United Imperial en particulier, a chaque jour plusieurs taxis qui ne font absolument rien et c'est la raison pour laquelle, par exemple, nous pouvons maintenir 20, 30 ou 50 taxis en attente à l'aéroport à tout moment, ne faisant rien. Cela ne devrait pas exister. En d'autres termes, de gros investissements sont nécessaires pour

## [Texte]

tial outlay of capital required to keep these cabs and to buy them in the first place.

**Mr. Deakon:** I am trying to fathom here what you mean when you say frozen. I would surmise that freezing any further issuance of licences would be to your advantage, using the word frozen in relation to present number outstanding. This is what I cannot understand.

**Mr. Kueber:** That is what I am saying, at the present number outstanding rather than taking some away that they have granted already. I am contemplating that the population of Calgary is going to increase.

**Mr. Deakon:** You would not want them to cancel those licences, would you?

**Mr. Kueber:** No. That is what I am saying. I do not think the city can take away without cause the licences that it has already granted. I am assuming that the population will increase and thereby it will get to the point where some of the taxis are able to make a decent return on their investment.

**Mr. Deakon:** In other words, do not grant any more licences.

**Mr. Kueber:** This is in effect it.

**Mr. Deakon:** Do you obtain information from either the airport manager or any other personnel at the airport as to the number of passengers which may be alighting from an aircraft and may be desiring transportation from the airport to Calgary?

**Mr. Kueber:** There is information obtained from the airport manager or through his office as to the number of people who may be on an airplane and the number of people who may be getting off in Calgary. We suggest that it is probably possible that airlines, through their stewardess or otherwise, could determine how many will require ground transportation but, at the moment, this is not done.

**Mr. Deakon:** Do you find any difficulty during peak periods of traffic congestion in Calgary to reach the airport on time? Do you encounter any difficulty in that respect?

**Mr. Kueber:** It is not a question of reaching the airport on time because as I have said on several occasions the taxis are sitting out at the airport waiting.

**Mr. Deakon:** No, I mean a person going to the airport.

## [Interprétation]

entretenir ces taxis, et tout d'abord pour les acheter.

**Mr. Deakon:** Ce que j'essaie de comprendre, c'est ce que vous entendez par bloquer». Il me semble que bloquer le nombre des licences, serait tout à votre avantage. Voilà ce que je ne comprends pas.

**Mr. Kueber:** C'est ce que je dis, maintenir le nombre actuel plutôt que de supprimer certaines licences déjà accordées. Je suis d'avis que la population de Calgary va augmenter.

**Mr. Deakon:** Vous ne voudriez-pas qu'ils annulent ces licences, n'est-ce pas?

**Mr. Kueber:** Non, c'est bien ce que je dis. Je ne pense pas que la municipalité puisse sans motif valable supprimer des licences déjà émises. Je pense que la population va s'accroître et par conséquent, on en arrivera à une situation qui permettra à certains taxis de récupérer leurs investissements.

**Mr. Deakon:** En d'autres termes, ne donnez plus de licences.

**Mr. Kueber:** Oui, c'est cela.

**Mr. Deakon:** Recevez-vous des renseignements du Directeur de l'aéroport ou du personnel de l'aéroport quant au nombre de voyageurs qui débarquent et qui auront peut-être besoin de transport entre l'aéroport et Calgary?

**Mr. Kueber:** Des renseignements viennent du bureau ou du directeur de l'aéroport quand au nombre de passagers et de ceux qui pourraient débarquer à Calgary. Nous croyons qu'il serait peut-être possible, par l'entremise des hôtesses de l'air, que les lignes aériennes nous préviennent du nombre de passagers qui auraient besoin de transport. Mais pour le moment, cela ne se fait pas.

**Mr. Deakon:** Éprouvez-vous des difficultés au cours des périodes de pointe et de la circulation dense à Calgary pour vous rendre à l'aéroport à temps? Avez-vous des difficultés à ce égard?

**Mr. Kueber:** Il n'est pas question de ne pouvoir arriver à l'aéroport en temps voulu, car les taxis y sont déjà en attente, comme je l'ai dit précédemment.

**Mr. Deakon:** Je parle de ceux qui veulent se rendre à l'aéroport.

## [Text]

**Mr. Kueber:** Oh yes, but I do not think any more or any less than would be encountered in any other city really.

**Mr. Deakon:** Do all your cabs have meters?

**Mr. Kueber:** Yes, sir.

**Mr. Deakon:** You do not have any flat rates?

**Mr. Kueber:** To the airport, you mean?

**Mr. Deakon:** Yes.

**Mr. Kueber:** The only flat rate is the bus and that is \$1.25.

**Mr. Deakon:** You incorporated as exhibits to your brief here, letters from certain hotels. Would I be correct in saying that naturally the hotels would be anxious for your service because you bring in passengers who are going to occupy their rooms. Therefore, they would be lackadaisical as it would be very improper to say anything against you.

**Mr. Kueber:** At the same time, if the service was not what they expected, they would certainly be looking around for some other cab company.

**Mr. Deakon:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Mr. Kueber, I wonder if you could give the Committee some break-down as to where your traffic really is. You say you have 220 cabs and three buses. Could we assume from that, that 90 per cent of your franchise is involved in the using of cabs rather than the buses. What would the figure be?

**Mr. Kueber:** You are talking of the over-all transportation in Calgary or just the airport.

**Mr. Horner:** I am talking about the airport.

**Mr. Kueber:** As I have said elsewhere in the brief, there are 3,000 passengers who use the buses each week and 1,700 use cabs.

**Mr. Horner:** That is on a population basis.

**Mr. Kueber:** No, 1,700 passengers take a cab from the airport and 3,000 travel on the buses.

**Mr. Horner:** That is based on people using it. I was thinking of revenue.

**Mr. Kueber:** The only thing I can suggest to you with respect to revenue is this. Of the

## [Interpretation]

**M. Kueber:** Ah oui. Non, ni plus ni moins que dans les autres villes, je pense.

**M. Deakon:** Tous vos taxis ont-ils des taximètres?

**M. Kueber:** Oui.

**M. Deakon:** Vous n'appliquez pas de forfait?

**M. Kueber:** Vers l'aéroport?

**M. Deakon:** Oui.

**M. Kueber:** Non, le seul tarif fixe c'est l'autobus: \$1.25.

**M. Deakon:** Vous avez annexé des lettres de certains hotels. Évidemment, les hôtels voudraient vos services car vous y amenez des clients qui vont occuper leurs chambres. Par conséquent, les hotels ne voudraient certainement rien dire contre vous.

**M. Kueber:** Mais en même temps, si le service n'était pas ce qu'ils en attendent, ils chercheraient certainement une autre compagnie de taxis.

**M. Deakon:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Je donne la parole à monsieur Horner.

**M. Horner:** Oui, monsieur Kueber, est-ce que vous pourriez donner au Comité une idée de la façon dont se répartit votre trafic? Vous dites que vous avez 220 taxis et trois autobus. Pouvons-nous admettre que 90 p. 100 de votre concession s'applique à l'utilisation des taxis plutôt qu'à celle des autobus? Quel serait le chiffre?

**M. Kueber:** Vous parlez du transport global à Calgary ou juste l'aéroport?

**M. Horner:** Juste l'aéroport.

**M. Kueber:** Comme je l'ai dit ailleurs dans le mémoire, il y a 3,000 passagers dans les autobus par semaine et 1,700 emploient les taxis.

**M. Horner:** Au prorata de la population?

**M. Kueber:** Non, non. 1,700 voyageurs prennent un taxi à l'aéroport, et 3,000 prennent l'autobus.

**M. Horner:** Cette répartition concerne le nombre des usagers. Je songais plutôt aux revenus.

**M. Kueber:** La seule chose que je pourrais vous suggérer quant aux revenus est ceci: De

## [Texte]

whole operation of United Imperial Cabs, the only break-even or losing proposition in the whole operation is the bus from the airport. It is for that reason that possibly some of the other cab companies in Calgary would not want to get into that particular business.

**Mr. Horner:** Wait a minute, now. What is a losing proposition?

**Mr. Kueber:** The buses. The company experienced approximately a \$3,000 loss last year.

**Mr. Horner:** This is very interesting. The Committee was told in Montreal for example that the limousines or what they were using in place of a taxicab was a losing proposition but that the buses made the money in the City of Montreal for the franchise holder. Here it is the other way around. This is what you are saying.

**Mr. Kueber:** That is correct. It may be in part because of the fact that there is no flat rate on the taxis from the airport. In other words, it is strictly a metered fare. Whatever the distance is my cost.

**Mr. Horner:** I do not follow your logic there at all. Do you think that the flat rate is a better paying proposition?

**Mr. Kueber:** Quite the opposite. The flat rate is the losing proposition.

**Mr. Horner:** That did not prove out in Montreal or Toronto.

**Mr. Kueber:** We are suggesting that we are different out here in any event.

**Mr. Horner:** I agree and this is the point that I am trying to make. Why are we different out here?

**Mr. Deakon:** It is an affluent society.

**Mr. Horner:** Is it because of the mileage involved, purely because of the location of the airport so close to downtown Calgary?

**Mr. Kueber:** I think that is probably it.

**Mr. Horner:** You pay a 7 per cent rate on traffic originating at the airport to the federal government, am I right?

**Mr. Kueber:** That is correct.

**Mr. Horner:** Could you give the Committee some idea as to what percentage this really means in your over-all business operation?

**Mr. Kueber:** I am sorry, I am not able to. Mr. Gregory may be able to.

## [Interprétation]

toute l'opération de la *United Imperial Cabs*, le seul secteur qui ne fasse pas de bénéfices ou même qui perde de l'argent, c'est l'autobus de l'aéroport. C'est la raison pour laquelle certaines autres compagnies de taxis ne voudraient justement pas s'adonner à cet aspect de l'industrie.

**M. Horner:** Qui est-ce qui perd de l'argent, les autobus?

**M. Kueber:** Oui, les autobus. La compagnie a subi une perte d'environ \$3,000 l'an dernier.

**M. Horner:** C'est très intéressant. A Montréal, le Comité a appris par exemple que les limousines, ou les véhicules qu'ils employaient à la place de taxis, perdaient de l'argent et que c'était les autobus qui étaient rentables à Montréal pour le détenteur du contrat. Ici, vous nous dites le contraire. N'est-ce pas?

**M. Kueber:** Oui, c'est exact. Peut-être, en partie, en raison du fait qu'il n'y a pas de taux fixe pour les taxis qui prennent en charge à l'aéroport. En d'autres termes, c'est une course au taximètre. Le prix de la course est fonction de la distance.

**M. Horner:** Je ne suis pas du tout votre raisonnement. Vous croyez donc que le taux fixe est plus rentable?

**M. Kueber:** Non. C'est le contraire, c'est avec le taux fixe qu'on perd de l'argent.

**M. Horner:** Ce n'était pas vrai à Toronto ni à Montréal.

**M. Kueber:** Nous vous faisons remarquer qu'ici c'est différent. De toutes façons.

**M. Horner:** Je suis parfaitement d'accord mais pourquoi est-ce différent ici?

**M. Deakon:** C'est une société prospère.

**M. Horner:** Est-ce en raison de la distance, uniquement à cause de la grande proximité de l'aéroport?

**M. Kueber:** Oui, probablement.

**M. Horner:** Vous payez au gouvernement fédéral 7 p. 100 sur le trafic provenant de l'aéroport. C'est bien cela?

**M. Kueber:** C'est exact.

**M. Horner:** Quel pourcentage cela représente-t-il dans l'exploitation totale de votre compagnie?

**M. Kueber:** Je m'excuse, moi je ne peux pas. M. Gregory pourrait peut-être vous répondre.

## [Text]

**Mr. Gregory:** I really do not know the percentage in the over-all operation. Are you talking, sir, strictly of the over-all airport operation?

**Mr. Horner:** Yes, the portion that you pay the 7 per cent on, the portion that originates at the airport. I am asking this question, Mr. Gregory, because we were told that you have to keep 50 cars around which are not really busy for franchise purposes.

**Mr. Gregory:** First of all, you may be misled by keeping 50 cars around.

**Mr. Horner:** That is one quarter of your cars.

**Mr. Gregory:** Yes. We do not actually keep 50 extra cars around. We keep a fleet of 200 cars. This afternoon, at 4 o'clock, I would say at our peak period, we would have 160 of those cars on the road. On Stampede Week here we will have the 220 cars on the road. On Friday night we will have the biggest percentage of the cars on the road. Any special occasions or any special happenings in Calgary—like committee meeting in here and so on and so forth—where the traffic is going to bear more cabs on the road, we put more cabs on the road providing, of course, that we can get the drivers for these cabs. This is one of our big problems. If we had a 100 per cent complement of drivers at all times we could naturally build our business a little better but we do use these cabs. We do not have them sitting for nothing. When two or three flights hit the ground at the airport at the same time, we have to send maybe 40 cabs out there. We may be backed up 45 minutes downtown on a rainy evening or something like that. We may be backed up 45 minutes downtown with our telephone calls but in the middle of all of this we have to take 30 cabs out and send them to the airport. There are different times of the year when you could use 500 cabs if you had them and had the drivers for them. Figuring it on a yearly or year-round basis, you try to level out somewhere along the way what cabs you are going to need for the business. We cannot operate with 100 cabs. We cannot operate with 150 cabs so we found our levelling point at 200 cabs. Do you see what I mean?

**Mr. Horner:** I see what you mean. To give you some idea, MacLure Cabs in Vancouver who are the franchise holders stated that the airport business amounted to 22 per cent of their business. They were not solely dependent on airport traffic.

## [Interpretation]

**M. Gregory:** Je ne connais pas le pourcentage de l'exploitation globale. Est-ce que vous voulez dire tout simplement pour l'aéroport?

**M. Horner:** La tranche sur laquelle vous payez 7 p. 100 et qui provient de l'aéroport. Je pose la question, M. Gregory, parce qu'on nous a dit que vous devez maintenir 50 taxis qui ne travaillent pas vraiment, uniquement aux termes de votre concession.

**M. Gregory:** Tout d'abord vous faites sans doute erreur, si vous dites 50.

**M. Horner:** Cela représente le quart de vos taxis.

**M. Gregory:** Oui. Nous ne maintenons pas spécialement 50 taxis en attente. Nous avons en fait 200 véhicules. Cet après-midi à 4 h, qui est notre période de pointe, nous aurions 160 de ces véhicules en service. Pendant la semaine du Stampede, les 220 seraient tous sur la route. Le vendredi soir, le plus grand pourcentage de nos véhicules serait aussi sur la route. Toute occasion spéciale ou tout événement spécial qui se produit à Calgary, par exemple les comités qui se réunissent ici, les cas où il y a beaucoup de circulation et qui nécessitent plus de taxis, nous en mettons un plus grand nombre en service, à condition évidemment que nous puissions obtenir les chauffeurs voulus. C'est l'un de nos gros problèmes et si nous avions notre effectif de chauffeurs complet, à 100 p. 100, nous pourrions évidemment mieux structurer notre exploitation. Toutefois, ils ne restent pas à rien faire. Quand 2 ou 3 vols arrivent en même temps à l'aéroport il nous faut parfois envoyer jusqu'à 40 taxis à l'aéroport, nous pouvons avoir un retard de 45 minutes pour satisfaire nos appels téléphoniques en ville mais malgré tout cela il nous faut prendre 30 taxis sur notre effectif pour les envoyer à l'aéroport. Il y a des moments de l'année où vous pourriez utiliser 500 taxis, si vous les aviez, mais à condition d'avoir aussi les chauffeurs. Mais sur le plan annuel, vous essayez de déterminer le nombre de taxis dont vous aurez normalement besoin pour votre exploitation. Nous ne pouvons pas opérer avec 100 taxis, ni avec 150. Nous avons donc trouvé que notre niveau optimum se situait à 200 taxis. Vous voyez ce que je veux dire?

**M. Horner:** Je vois, mais pour vous donner une idée, prenons le cas de MacLure Cabs à Vancouver qui détient la concession. Ils ont déclaré que l'aéroport représentait 22 p. 100 de leur chiffre d'affaires total. Ils ne comptent pas uniquement sur le trafic de l'aéroport.

## [Texte]

**Mr. Gregory:** Is this what you are asking, sir? What percentage is it of our business?

**Mr. Horner:** Yes.

**Mr. Gregory:** It would be about 20 per cent, I think.

**M. Horner:** I ask that question because if this Committee were to recommend that the cab part of the franchise be thrown open or be leased or be put out to four tenders instead of just one, as was suggested earlier this morning, I think the Committee should know what effect it would have on your business. To follow that explanation up a little further, we were told this morning by Bell and Killarney that because you held the airport franchise this put you in a competitively advantageous position in negotiating with hotels throughout the city.

**Mr. Gregory:** To answer this question, we have eight hotels where we pick up for the airport. We have 107 speedlines.

In essence, we only pick up at eight hotels. We have 107 speedlines. The other 101 speedlines are put in there by request. It is not that we hold the airport as a stick over anybody because the other 101 direct lines into our company are there by request. We have them all over the city, as far as three and four miles away. We have direct lines coming in. We only have eight hotels where we pick up so this is not true at all.

**Mr. Horner:** All right. I have no further questions.

**The Chairman:** Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** Thank you, Mr. Chairman. If I could, I would like to clear up a couple of points with regard to your existing licence from the Department of Transport. At one time, you had a contract with the City of Calgary. Is this correct?

**Mr. Kueber:** Yes.

**Mr. Pringle:** The Department of Transport took over the airport from the City of Calgary. It is my understanding that they simply honoured the contract that you already had with the City of Calgary. Is that correct?

**Mr. Kueber:** At the exact time of the take-over, "yes", but the company's latest licence was issued on January 1, 1968. I am not sure of the exact date on which DOT took over the airport in Calgary. Maybe Mr. Simmonds

## [Interprétation]

**M. Gregory:** C'est là ce que vous demandez, monsieur Horner? Quel pourcentage de notre chiffre d'affaires cela représente?

**M. Horner:** Oui.

**Mr. Gregory:** Je dirais environ 22 p. 100.

**M. Horner:** Environ 20 p. 100. Je pose la question pour que si ce comité formulait une recommandation, préconisant que le secteur taxi de la concession devienne libre, ou soit affermi, ou fasse l'objet d'un appel d'offres avec 4 adjudications au lieu d'une seule comme on l'a suggéré ce matin, je pense que ce Comité devrait savoir comment cela pourrait affecter votre entreprise. Pour préciser, on nous a dit ce matin que parce que vous aviez la concession de l'aéroport, vous vous trouviez vis-à-vis de vos concurrents dans une situation très avantageuse lorsqu'il s'agissait de négocier avec les hôtels de la ville?

**Mr. Gregory:** Pour répondre à cette question, nous avons huit hôtels où nous allons faire la prise en charge des voyageurs pour l'aéroport. Nous avons 107 lignes d'acheminement. Les 101 autres lignes directes sont mises en service sur demande. Ce n'est pas que l'aéroport soit l'argument—massue que nous utilisons auprès de qui que ce soit, parce que c'est la demande que nous entretenons ces 101 lignes. Nous allons partout en ville, et même jusqu'à 3 ou 4 milles autour de la ville. Nous avons des lignes directes vers la ville. Nous n'allons faire la prise en charge des voyageurs que dans 8 hôtels et ce que votre dites n'est absolument pas vrai.

**M. Horner:** Merci. Je n'ai pas d'autres questions.

**Le président:** Monsieur Pringle.

**M. Pringle:** Merci beaucoup, monsieur le président. Si vous me le permettez, je voudrais préciser quelques points pour ce qui est de votre permis du ministère des Transports. A une certaine époque, vous avez eu un contrat avec la ville de Calgary. Est-ce exact?

**M. Kueber:** Oui.

**M. Pringle:** Par la suite, la ville de Calgary a cédé le contrôle de l'aéroport au ministère des Transports. Si je comprends bien, le ministère a alors respecté le contrat que vous aviez déjà signé avec la ville de Calgary, n'est-ce pas?

**M. Kueber:** Au moment où le transfert a été fait, oui, mais le dernier permis de la compagnie a été émis le 1<sup>er</sup> janvier 1968. Je ne suis pas tout à fait sûr de la date exacte à laquelle le Ministère a pris la responsabilité

## [Text]

would know that. It is fairly recent, within the last three years.

**Mr. Pringle:** Correct. You then were required, I presume, to negotiate another contract with the Department of Transport. At this particular time, was the franchise, if you like to call it, to handle passengers from the airport put up for bid or was it just negotiated as a roll-over proposition from the contract you already had with the City of Calgary. Was there any arrangement between the City of Calgary and you that in the event of a change of ownership, they would protect your contract?

**Mr. Kueber:** There was a certain degree of continuity. In the changeover of the operation of the airport from the city to the Department of Transport, the airport ground transportation service was probably maintained so that the status quo was there. As far as the issuing of a new licence by the DOT, I do not exactly know what their procedure was in giving this permission but I am certain that in the last three years in which DOT took over the airport, there was no one other than United Imperial Cabs Ltd., in Calgary capable of giving this service. Excuse me, sir. I have just been advised that there was in fact, a tender let. An Edmonton company bid on it but nonetheless, it was granted to United Imperial.

**Mr. Pringle:** But there was a tender let. I think it is important that is in the record, Mr. Chairman. Do the airlines have any contracts with any other cab companies with regard to their staff traffic.

**Mr. Kueber:** No sir.

**Mr. Pringle:** Do you know of any contracts with any other charter operators or flying clubs or surface operators at the airport who have contacts for handling of their traffic from the airport?

**Mr. Kueber:** We are not aware of any other taxi company that has a contract with say Wardair or PWA who runs a charter business. Is this what you are getting at?

**Mr. Pringle:** Correct.

**Mr. Kueber:** I am certain that there are none but in any event United Imperial as part of its obligation in looking after passengers coming from the airport always has cabs

## [Interpretation]

de l'aéroport de Calgary. M. Simmonds le saurait peut-être. C'est assez récent; ça s'est fait au cours des trois dernières années.

**M. Pringle:** C'est exact. Je suppose qu'on vous a alors demandé de négocier un autre contrat avec le ministère des Transports. A ce moment-là, est-ce que la franchise, si vous voulez l'appelez ainsi, du transport des voyageurs arrivant à l'aéroport, a fait l'objet d'un appel d'offres ou est-ce qu'elle a été tout simplement négociée à la suite du contrat que vous aviez déjà avec la ville de Calgary? Est-ce que vous aviez pris des dispositions avec la ville de Calgary pour protéger votre contrat au cas où l'aéroport changerait de mains?

**M. Kueber:** Il y a eu une certaine continuité dans les événements. Quand le ministère des Transports a pris le contrôle de l'aéroport, le service de transport au sol a sans doute été maintenu pour garder un certain status quo. Pour ce qui est de l'émission d'un nouveau permis par le ministère des Transports, je ne sais pas au juste selon quelle procédure l'autorisation a été accordée, mais je suis sûr qu'au cours des trois dernières années, depuis que le ministère a assumé cette responsabilité, aucune compagnie autre que la *United Imperial Cabs Ltd* de Calgary n'a été en mesure d'offrir ce service. Je m'excuse, on vient de me dire qu'il y a eu un appel d'offres et qu'une compagnie d'Edmonton a fait une soumission, mais on a néanmoins adjugé le contrat à *United Imperial*.

**M. Pringle:** Cependant, il y a eu appel d'offres. C'est important, je crois, que ce soit consigné au compte rendu, monsieur le président. Est-ce que les lignes aériennes concluent des contrats avec d'autres compagnies de taxis pour ce qui est du transport de leurs employés?

**M. Kueber:** Non, monsieur.

**M. Pringle:** Savez-vous si d'autres exploitants de vols affrétés, des clubs d'aviation ou encore des exploitants de services à l'aéroport, ont conclu des contrats pour le transport de leurs employés?

**M. Kueber:** Nous ne sommes au courant d'aucune autre compagnie de taxis qui ait un contrat avec Wardair ou PWA, par exemple, qui organisent des vols nolisés. C'est ce dont vous parlez?

**M. Pringle:** Oui.

**M. Kueber:** Je suis persuadé qu'aucune autre compagnie que la *United Imperial* n'est obligée d'avoir constamment des taxis à l'aéroport pour assurer le transport des passa-

## [Texte]

there, including the middle of the night or any other time.

**Mr. Pringle:** I am interested in that as a very important point. In other words, the same arrangement applies for people arriving in their private aircraft or on charter aircraft as applies to people who arrive on airlines?

**Mr. Kueber:** That is correct.

**Mr. Pringle:** They have the privilege of phoning for another cab if they want or of making other prior arrangements. If not, you are there and you are prepared to handle them on the same basis. Is that correct?

**Mr. Kueber:** That is correct.

**Mr. Gregory:** Could I further that just a little bit, sir? On the opposite side of the airport, out at the International Airport, there is field aviation on the east side of it, what we call the east hangers, that are not concerned with this contract as such. They have requested us to put direct lines into each of their field aviation and to each of the air lines on the opposite side with nothing to do with the contract. Do you understand what I mean?

**Mr. Pringle:** Yes.

**Mr. Gregory:** They have requested us to put these speedlines or direct lines. The operation which handles all the food for the airlines has requested us to give them transportation service.

**Mr. Pringle:** In effect, you have speedlines in other locations at the airport for the advantage of people arriving in those particular areas?

**Mr. Gregory:** That is right. Your private planes will be landing on the east side and the people can come into the coffee shop or wherever the speedline is and phone directly for a cab.

**Mr. Pringle:** On our consideration of the recommendations we will be required to make to the Minister of Transport relating to ground transportation, do you have any suggestions with regard to changes you feel should be made in the existing contracts? Are there any clauses you feel are objectionable? Are you satisfied with the fee that you are charged? Do you have any statements you would like to make in this regard?

**Mr. Kueber:** I think that on the whole, the company is satisfied with the arrangement that exists with the Department of Transport.

## [Interprétation]

gers, ceci en pleine nuit ou en n'importe quel autre moment.

**M. Pringle:** C'est pour moi un point très important. En d'autres mots, les mêmes dispositions valent pour les personnes qui arrivent à bord de leur propre avion, ou encore à bord d'avions nolisés que pour les gens qui arrivent à bord d'avions réguliers?

**M. Kueber:** C'est juste.

**M. Pringle:** Ils peuvent téléphoner à une autre compagnie de taxis s'ils le veulent ou encore prendre des dispositions au préalable, mais, en principe, vous êtes là et vous êtes prêts à les transporter selon les mêmes conditions. C'est juste?

**M. Kueber:** C'est juste.

**M. Gregory:** Permettez-moi d'élaborer un peu plus là-dessus. Juste en face de l'aéroport international, il y a un terrain d'aviation, et, du côté est, il y a les hangars de l'est, comme nous les appelons, qui n'ont rien à voir avec notre contrat comme tel. Ils nous ont en fait demandé d'aménager des lignes directes entre chacun de leurs terrains d'aviation et les compagnies aériennes de l'autre côté, ceci en dehors des termes du contrat. Vous comprenez ce que je veux dire?

**M. Pringle:** Oui.

**M. Gregory:** Ils nous ont demandé d'aménager ces lignes directes. D'ailleurs la compagnie qui est responsable de l'approvisionnement des lignes aériennes, en nourriture, nous a aussi fait la même demande.

**M. Pringle:** Vous avez donc des lignes directes disposées en d'autres endroits à l'aéroport, au profit des personnes qui arrivent en ces endroits?

**M. Gregory:** Oui. Les avions privés arrivent du côté est et leurs passagers peuvent venir au restaurant et demander immédiatement un taxi de l'aéroport.

**M. Pringle:** En vue des recommandations que nous devrons faire au ministre des Transports sur les conditions de transport au sol, est-ce que vous auriez des suggestions à faire pour modifier les contrats actuels? Y a-t-il des dispositions de ces contrats auxquelles vous vous opposez? Êtes-vous satisfaits du montant que vous devez verser? Aimeriez-vous faire une observation à cet égard?

**M. Kueber:** Dans l'ensemble, la compagnie est satisfaite des dispositions qui existent entre elle et le ministère des Transports. En

## [Text]

In that connection, it has been resolved in the past by negotiation as a matter of interest. Very recently, the charge on the buses was increased from \$1 to \$1.25 by negotiation and representations made to the department. I think that we would say, as a general answer, that the company is satisfied.

**Mr. Pringle:** Has the percentage that you pay to the Department of Transport been changed over the years? Has it been increased or decreased and was there any increase in percentage when the increase in fare was arranged?

**Mr. Gregory:** Yes, there was sir.

**Mr. Pringle:** It was increased?

**Mr. Gregory:** Yes.

**Mr. Pringle:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Skoreyko.

**Mr. Skoreyko:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Kueber, I was a few minutes late in coming to the Committee meeting and I did not hear your initial presentation. I presume that you are the solicitor for United-Yellow?

**Mr. Kueber:** Yes, I am.

**Mr. Skoreyko:** Since you now have a franchise to handle the traffic in and out of the International Airport, is it company policy to offer, sir, to the travelling public arriving at the International Airport the cheapest, shortest and most economical route—the best route possible from the airport to the City of Edmonton or to the City of Calgary to downtown Calgary.

**Mr. Gregory:** Yes, it is, sir.

**Mr. Skoreyko:** You are looking at it in those terms. Can I ask you, sir, why it is that your rates differ somewhat from the rates offered by other companies? As an example, Yellow-United Cabs is 50 cents for the first one fifth of a mile. For all others, the rate is 50 cents first two fifths of a mile. It does not mean that much of a difference but there is a 10-cent difference per mile. Why is your rate higher than the other companies?

**Mr. Gregory:** Last year, in 1969, the city here had a meeting with the cab companies. Previous to this, the city used to set the rate

## [Interpretation]

fait, tous les points litigieux ont été, dans le passé, résolus par voie de négociation. Tout récemment, on a porté de \$1 à 1.25 le tarif d'autobus, à la suite de négociations et d'instances faites auprès du Ministère. Nous pourrions dire, je pense, que, dans l'ensemble, la compagnie est satisfaite.

**M. Pringle:** Est-ce que le pourcentage que vous payez au ministère des Transports a été modifié au cours des années? Est-ce qu'il y a eu augmentation ou diminution? Est-ce qu'il y a eu une augmentation du pourcentage proportionnelle à l'augmentation du tarif d'autobus?

**M. Gregory:** Oui, monsieur.

**M. Pringle:** Le pourcentage a été augmenté?

**M. Gregory:** Oui.

**M. Pringle:** Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Skoreyko.

**M. Skoreyko:** Merci beaucoup, monsieur le président. Monsieur Kueber, je suis arrivé quelques minutes en retard et je n'ai pas entendu votre déclaration du début. Vous êtes l'avocat de la *United Yellow*, je présume?

**M. Kueber:** Oui, monsieur.

**M. Skoreyko:** Puisque vous avez maintenant la franchise accordée par le gouvernement fédéral pour le transport des passagers en direction ou en provenance de l'aéroport, est-ce que votre compagnie a comme politique d'offrir aux voyageurs qui arrivent à l'aéroport international la route la plus économique, la plus courte, la moins coûteuse, bref la meilleure route possible de l'aéroport à Edmonton ou à Calgary?

**M. Gregory:** Oui, monsieur.

**M. Skoreyko:** C'est ainsi que vous voyez les choses. Dans ce cas, puis-je vous demander pourquoi votre tarif est si différent du tarif des autres compagnies? La *Yellow-United Cabs*, par exemple, charge 50 cents pour le premier cinquième de mille. Toutes les autres chargent 50 cents pour les deux premiers cinquièmes de mille. Cela ne représente pas tellement, mais il y a tout de même une différence de 10 cents le mille. Pourquoi votre tarif est-il plus élevé que celui des autres compagnies?

**M. Gregory:** L'année dernière, en 1969, le conseil de ville a tenu une réunion avec les compagnies de taxis. Avant cela, la ville éta-

## [Texte]

for all cabs. At this time, the city did not want to have anything more to do with the cabs. It wanted to get out of the cab business. They said: the cab companies and owners could go their own way in setting prices.

This does not mean that the city does not police the cabs. It still polices the cabs. Every three months it requests us to go over a measured mile to make sure that our meter is set and sealed at a certain fee.

Last year, it said that any cab company can charge anything it wants to as long as it was posted on the cab. We have made a request to the city to put a sign on each side of the back window of the car which was accepted at that time by the city on a trial basis. Since then, of course, it wants us to post it on the side of the car. At that time, when it put out more or less that the cab companies could set their own rates, everybody said they would set it at such and such a rate. United Imperial Cabs very seldom do anything in this city unless they have a meeting with the other cab companies. At the time that we contemplated a 10-cent raise in our meter rate, I myself phoned two or three of the other cab companies. At this time I asked them if they were interested as we were of getting a 10-cent increase. United Imperial Cabs' position in this is that our overhead and the insurance policy that we carry costs considerably more than a \$35,000 insurance policy. At this time I requested the ideas and opinions of other cab companies. They said to me if United Imperial Cabs were ready to go ahead that they would follow. When the United Imperial Cabs did in fact change all their meters at a cost of 20 a meter, they did not follow.

Since then it has been brought up to each and everyone of our accounts that we do in fact charge more. We do carry the insurance policy. All of our drivers are uniformed. We carry a greater number of cars and so on. We felt at that time that we did need a 10-cent rise.

**Mr. Skoreyko:** This was in 1969?

**Mr. Gregory:** That is right, sir, in July of 1969.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Gregory, can I ask you, sir, why you waited until 1969 when your contract was reviewed or renewed in May of 1968? Why did you wait until after your contract was reviewed before you raised your taxi rates?

## [Interprétation]

blissait le tarif pour tous les taxis de la ville. Maintenant, la ville ne veut plus avoir quoi que ce soit à faire avec les taxis. Elle a voulu se retirer de cette affaire et laisser les compagnies de taxis établir elles-mêmes leur tarif.

Cela ne signifie pas que la ville cesse de surveiller le service de taxis. Tous les trois mois, on nous demande de parcourir un mille mesuré à l'avance, pour vérifier l'exactitude de nos compteurs.

L'an dernier, la ville a décrété que toute compagnie de taxis pouvait exiger ce que bon lui semblait à condition que ce soit affiché sur le taxi. Nous avons demandé à la ville si nous pouvions mettre une affiche de chaque côté de la fenêtre arrière de la voiture, ce qui fut alors accepté pour une période d'essai. Depuis lors, on nous a demandé d'afficher sur le côté de la voiture. A l'époque où on a décidé que les compagnies de taxis pouvaient établir leur propre tarif, chacun a alors plus ou moins décidé de son propre tarif. La *United Imperial Cabs* prend rarement une décision dans cette ville avant d'avoir tenu une réunion avec les autres compagnies de taxis. Au moment où nous songions à une augmentation de 10 cents dans le tarif de base, j'ai personnellement téléphoné à deux ou trois autres compagnies de taxis et je leur ai demandé si elles étaient intéressées, autant que nous l'étions, à avoir une augmentation de 10 cents. Or, la *United Imperial Cabs* a des frais d'assurance et des frais généraux qui s'élèvent à bien plus que le \$35,000 que coûte habituellement une police d'assurance. J'ai donc demandé aux autres compagnies de taxis ce qu'elles en pensaient et elles m'ont répondu que si le *United Imperial Cabs* était prête à aller de l'avant, elles suivraient son exemple. Lorsque la *United Imperial Cabs* a fait changer tous ses taximètres à raison de \$20 le taximètre, aucune autre compagnie n'a suivi son exemple.

Depuis lors, il nous a fallu signaler à chacun de nos clients que nous chargeons plus cher, mais que nous sommes bien assurés. Tous nos chauffeurs portent l'uniforme et nous avons un plus grand nombre de voitures à notre service de sorte qu'à notre avis, l'augmentation de 10 cents était parfaitement justifiée.

**Mr. Skoreyko:** Elle a été mise en vigueur en 1969?

**Mr. Gregory:** Oui, au mois du juillet 1969.

**Mr. Skoreyko:** Monsieur Gregory, puis-je vous demander pourquoi vous avez attendu jusqu'en 1969 alors que votre contrat a été révisé ou renouvelé en mai 1968? Pourquoi avez-vous attendu jusqu'après la révision de votre contrat pour augmenter votre tarif?

## [Text]

**Mr. Gregory:** Before that, sir, the city did control the rates of the taxicabs. In fact, all of the cab companies in the City of Calgary had tried to get a meter raise at that time.

**Mr. Skoreyko:** Obviously you are the only one that has raised it.

**Mr. Gregory:** That is right, sir.

**Mr. Skoreyko:** You are the only one with a monopoly at the airport, if you like. I do not like to use the word monopoly but the more I listen to these proceedings the more convinced I am that it is in fact a monopoly. Why it is that your company would take advantage of a 10-cent raise particularly in view of this frozen business and particularly in response to my question when I said that you were trying to offer the public the cheapest, safest mode of transportation from the airport to the city. Within one year after you obtain an unbreakable contract, you raise your rate by 10 cents. I just find that hard to reconcile.

**Mr. Gregory:** I explained to you before, sir, that at this time I did in fact phone other cab companies and they agreed to raise their rate too. I have no jurisdiction over people who tell me they are going to do one thing and then do not do it.

**Mr. Skoreyko:** It sounds to me that your company is like "Mr. Cab" in Calgary. In other words, they wield the big stick. It does not matter what the other companies do. You do as you please. They did not go along with you. I would suggest that in the fairness of providing the cheapest possible service you would say: "Nobody else is doing it, I will not do it either." You went ahead and did it all by yourself.

**Mr. Gregory:** It was sort of backwards, sir. For anything that is done in the cab industry in Calgary, there is a meeting like I mentioned before. We have meetings and we have tried to set up a taxicab association within the city. We have on numerous occasions had meetings with each and everyone of the cab owners and operators in the city but not with much satisfaction because these things just continue. If somebody tells me they are going to do something and then they do not do it. I have no control over that.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Gregory, your cabs use a direct route, a straight line. You go from the airport west and then straight downtown, down Centre Street coming from the Airport.

## [Interpretation]

**M. Gregory:** Parce qu'avant cela, la ville contrôlait le tarif des taxis. En fait, toutes les compagnies de taxis de la ville de Calgary avaient à l'époque essayé d'obtenir une augmentation du tarif de base.

**M. Skoreyko:** Vous êtes la seule compagnie qui l'avez augmenté cependant.

**M. Gregory:** C'est juste.

**M. Skoreyko:** Or, vous avez le monopole du service de l'aéroport. Je n'aime pas utiliser le mot monopole, mais plus j'écoute ce qui se dit, plus je suis convaincu qu'il s'agit d'un monopole. Pourquoi votre compagnie profiterait-elle d'une augmentation de 10 cents alors que vous jouissez d'une situation privilégiée et que vous affirmez offrir au public le mode de transport le plus sûr et le moins coûteux de l'aéroport à la ville? Moins d'un an après avoir obtenu un contrat qui ne peut être annulé, vous avez augmenté votre tarif de 10 cents. Je ne vois pas comment vous conciliez tous ces faits.

**M. Gregory:** Je vous l'ai déjà dit, monsieur à l'époque, j'ai téléphoné à d'autres compagnies de taxis qui ont convenu d'augmenter elles aussi leur tarif. Je n'ai aucun pouvoir sur les gens qui me disent qu'ils vont faire une chose, puis qui ne le font pas.

**M. Skoreyko:** Il me semble que votre compagnie représente une sorte de «Monsieur Taxi» à Calgary. Peu importe ce que font les autres compagnies, vous faites comme bon vous semble. Elles n'étaient pas d'accord avec vous. Personnellement, je dirais qu'en vue d'offrir le service le moins coûteux, vous auriez dû vous dire: «Comme personne d'autre ne veut augmenter le tarif, nous ne le ferons pas non plus». Vous étiez cependant bien décidés et vous l'avez fait tous seuls.

**M. Gregory:** C'était plutôt rétrograde. Tout ce qui se décide dans l'industrie du taxi à Calgary, fait l'objet d'une réunion, comme celle que j'ai mentionnée plus tôt. Nous avons eu des réunions et nous avons essayé de constituer une association de taxis dans la ville. Plus d'une fois, nous avons eu des réunions avec les propriétaires et des chauffeurs de taxis de cette ville, mais sans grand succès à cause du fait que ce genre de choses se produisent constamment. Si on me dit qu'on va faire quelque chose et qu'ensuite on ne le fait pas, je ne peux absolument pas contrôler la situation.

**M. Skoreyko:** Monsieur Gregory, vos taxis utilisent une route directe pour entrer en ville. Vous quittez l'aéroport du côté ouest puis vous suivez Centre Street jusqu'en ville.

[Texte]

**Mr. Gregory:** Some of them do, sir. It depends on where the passenger is going.

**Mr. Skoreyko:** If they are coming downtown directly?

**Mr. Gregory:** It could be to their advantage to come down Centre Street or it could be to their advantage to go on the Edmonton Trail.

**Mr. Skoreyko:** Do you know the difference in the rate between the Edmonton Trail and Centre Street?

**Mr. Gregory:** There could be a slight difference depending on where the passenger is going.

**Mr. Skoreyko:** When you are talking about the Calgary Trail and Centre Street, it does not really matter what portion of downtown because Centre Street starts away up at the Edmonton Trail.

**Mr. Gregory:** It does if you were going east.

**Mr. Skoreyko:** I am talking about downtown Centre Street, right at the Palliser Hotel, if you like.

**Mr. Gregory:** The cab driver will come own whichever way is shortest. In fact, if he comes down the Edmonton Trail he may save 10 cents. If he goes Centre Street it may be 10 cents more depending on traffic.

**Mr. Skoreyko:** You do not think the difference is a little more than 10 cents.

**Mr. Gregory:** I would not think so, sir.

**Mr. Skoreyko:** Maybe you had better check , Mr. Gregory.

**Mr. Kueber:** I think it should be pointed out that when you are talking about this increase, as I have mentioned previously, it results in a charge of 10 cents more.

**Mr. Skoreyko:** I pointed that out. I said it was very insignificant but nevertheless the charge is there.

**Mr. Deakon:** It is 10 per cent on \$1.

**Mr. Kueber:** It is 1 per cent on \$10.

**Mr. Deakon:** I will bring my own car for 10.

**The Chairman:** Order.

**Mr. Skoreyko:** All right, sir, go ahead.

[Interprétation]

**M. Gregory:** C'est ce que font certains taxis, monsieur. Tout dépend de l'endroit où veut aller le passager.

**M. Skoreyko:** S'ils veulent venir dans le centre-ville, directement?

**M. Gregory:** C'est peut-être plus avantageux pour eux de prendre *Centre Street* ou encore *l'Edmonton Trail*.

**M. Skoreyko:** Connaissez-vous la différence de prix qui existent entre ces deux parcours?

**M. Gregory:** Il peut y avoir une légère différence selon l'endroit où va le passager.

**M. Skoreyko:** Lorsque vous parlez de *Centre Street* ou de *Calgary Trail*, la partie qui se trouve en ville n'a pas véritablement d'importance puisque *Centre Street* part de *l'Edmonton Trail*.

**M. Gregory:** Ça de l'importance si vous allez vers l'est.

**M. Skoreyko:** Je parle de la partie de *Centre Street* qui se trouve en ville, près de l'hôtel Palliser, par exemple.

**M. Gregory:** Pour s'y rendre, le chauffeur prendrait alors la route la plus rapide. S'il prenait *l'Edmonton Trail*, il pourrait épargner 10 cents à son client; s'il prenait *Centre Street*, il devrait peut-être charger 10 cents de plus à cause du trafic.

**M. Skoreyko:** Vous ne croyez pas que la différence soit de plus de 10 cents?

**M. Gregory:** Non, je ne crois pas.

**M. Skoreyko:** Vous devriez peut-être vérifier, monsieur Gregory.

**M. Kueber:** Il serait peut-être bon de signaler que lorsque nous parlons de cette augmentation, comme je vous l'ai dit plus tôt, il s'agit d'une charge supplémentaire de 10 cents.

**M. Skoreyko:** Je l'ai déjà signalé. C'est une augmentation minime, mais tout de même réelle.

**M. Deakon:** Ça représente 10 p. 100 d'un dollar.

**M. Kueber:** Ça représente 1 p. 100 de \$10.

**M. Deakon:** Je prendrais plutôt ma propre voiture pour \$10.

**Le président:** A l'ordre, messieurs.

**M. Skoreyko:** C'est bien, allez-y.

## [Text]

**Mr. Kueber:** All I am saying is that the amount is still very insignificant in relation to whatever the total cab fare may be. That was my only point.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Gregory, can I ask you what number or what percentage of cars in your fleet are owner-driver cars?

**Mr. Gregory:** Yes, sir, one third.

**Mr. Skoreyko:** What do they pay your company for the privilege of that service or for the privilege of using the services that you provide.

**Mr. Gregory:** Per week, sir?

**Mr. Skoreyko:** Per week, or per month or whatever?

**Mr. Gregory:** Fifty dollars per week, sir.

**Mr. Skoreyko:** That is \$200 per month.

**Mr. Gregory:** Right.

**Mr. Skoreyko:** How does that compare with owner-driven cabs of other companies?

**Mr. Gregory:** I have no idea. Some of them work on a 20 per cent setup. Some of them work on different arrangements, sir. In fact, if a cab company has a contract with Alberta Government Telephones, they are giving a 20 per cent discount on the billing at the end of the month. They may charge their driver-owner for this which I know is happening in some cases.

On the same point, sir, we were charging \$45. When the DOT contract and the different contracts and percentages we have were let, instead of charging a percentage like some of the other companies do, we made it a flat \$5 a week bringing it up to \$50 to help cover some of the expenses.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Gregory, if I were to deliver a parcel at the ticket wicket of Air Canada in a cab other than your own and it would take me roughly two or three minutes, would the cab that I chose have the right to park there and wait for me to return or would he end up with a ticket?

**Mr. Gregory:** He would have the right to park sir. There is a space at the airport set aside for any independent cab company to park for any length of time if he must.

## [Interpretation]

**M. Kueber:** Tout ce que je veux dire, c'est que cette augmentation est parfaitement insignifiante par rapport au prix total d'un voyage en taxi. C'est le seul point que je voulais soulever.

**M. Skoreyko:** Monsieur Gregory, est-ce que je pourrais vous demander quel pourcentage de vos voitures sont conduites par leurs propriétaires?

**M. Gregory:** Oui, monsieur, le tiers.

**M. Skoreyko:** Combien d'argent versent-ils à votre compagnie pour jouir des services que vous leur offrez?

**M. Gregory:** Par semaine?

**M. Skoreyko:** Par semaine ou par mois selon le cas.

**M. Gregory:** \$50 par semaine, monsieur.

**M. Skoreyko:** \$200 par mois.

**M. Gregory:** C'est exact.

**M. Skoreyko:** Quel est le montant que les chauffeurs-propriétaires au service d'autres compagnies, leur versent?

**M. Gregory:** Je n'en ai pas la moindre idée. Certains versent un pourcentage de 20 p. 100 de leurs gains. D'autres ont des contrats différents. En réalité, si une compagnie de taxis a un contrat avec l'Alberta Government Telephone, elle obtient un escompte de 20 p. 100 sur ses factures de fin du mois. Elle peut exiger la même chose du chauffeur-propriétaire, ce qui se produit dans certains cas.

Sur ce point, monsieur, j'aimerais ajouter que nous demandions auparavant \$45. Lorsque le contrat du ministère des Transports, que d'autres contrats et des pourcentages que nous devions verser, ont été modifiés, plutôt que d'exiger un pourcentage de nos chauffeurs comme le font d'autres compagnies, nous avons ajouté \$5 à la cotisation hebdomadaire pour la porter à \$50 et aider ainsi à couvrir les dépenses supplémentaires.

**M. Skoreyko:** Monsieur Gregory, si je voulais livrer un colis au comptoir des billets d'Air Canada, dans un taxi d'une autre compagnie, et que ça me prenait 2 ou 3 minutes pour le faire, est-ce que le taxi que j'aurais choisi, pourrait stationner là et m'attendre ou est-ce qu'il aurait une contravention?

**M. Gregory:** Il aurait le droit de stationner, monsieur. Il y a un espace réservé à l'aéroport pour chaque compagnie indépendante où les taxis peuvent stationner s'ils le doivent, aussi longtemps qu'ils veulent.

## [Texte]

**Mr. Skoreyko:** Mr. Gregory, I have a letter here which all the Committee members have and of which you are probably aware. It says:

As conditions are now, even when meeting a flight for a particular customer, the cab driver of a smaller company must park *behind the terminal*, contact his fare, walk back to his cab and drive more than 700 yards to pick up the customer.

**Mr. Gregory:** This is not true, sir.

**Mr. Skoreyko:** Is this a mis-statement?

**Mr. Gregory:** Yes. There is a four-car taxi stand directly across from the main door of the terminal. If they are going to the departure doors they can park in behind, which is only a few feet away from the doors. If they are coming to the arrival doors they can walk directly across the crosswalk and get in to their cab.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Gregory, there was some suggestion of harassment at the airport. Were you aware of it?

**Mr. Gregory:** The only harassment that was brought out this morning, sir, that I can see was the fact that if you park in a "no parking" area, you are going to get a \$5 ticket. We get them. Everybody gets them. We are the franchise holder and we get more tickets than any independent cab.

**Mr. Skoreyko:** Your drivers get tickets themselves?

**Mr. Gregory:** Yes, sir. If they park in a "no parking" area they will get tickets and they will pay for them.

**Mr. Skoreyko:** What do you do about it?

**Mr. Gregory:** The driver pays for them, sir.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Chairman, may I speak again later please.

**The Chairman:** Mr. Rock.

**Mr. Rock:** Mr. Gregory, what is the total amount that you pay DOT? What was the total amount you paid to DOT in 1969?

**Mr. Gregory:** I could be corrected on this but I think it was \$24,000 sir.

## [Interprétation]

**M. Skoreyko:** Monsieur Gregory, j'ai ici une lettre que tous les membres du Comité ont reçue et dont vous êtes probablement au courant. On peut y lire:

«Dans les conditions actuelles, même lorsqu'il accueille un voyageur particulier à son arrivée, le chauffeur de taxi d'une petite compagnie doit stationner *derrière l'aérogare*, communiquer avec son client, retourner à son taxi et parcourir plus de 700 verges pour aller recueillir son client.»

**M. Gregory:** Ce n'est pas vrai.

**M. Skoreyko:** C'est une fausse déclaration alors?

**M. Gregory:** Oui. Il y a un poste de 4 taxis directement en face de la porte principale de l'aérogare. S'ils vont à la porte des départs, ils peuvent stationner juste derrière, soit à peine à quelques pieds de la porte. S'ils vont à la porte d'arrivée, par contre, ils peuvent stationner juste en face et atteindre directement l'aérogare en traversant le trottoir.

**M. Skoreyko:** On nous a laissé entendre que les autres chauffeurs de taxis se faisaient ennuier à l'aéroport. Étiez-vous au courant de cela?

**M. Gregory:** Le seul exemple qu'on ait signalé ce matin, c'est le fait que si vous stationnez dans une zone de stationnement défendu, vous aurez une contravention de \$5. Nous les obtenons aussi. Tout le monde en a. Nous avons la franchise et nous avons plus de contraventions que n'importe quelle compagnie de taxis indépendante.

**M. Skoreyko:** Vos chauffeurs obtiennent des contraventions?

**M. Gregory:** Oui, s'ils arrêtent dans une zone de stationnement défendu, ils obtiennent des contraventions et les paient eux-mêmes.

**M. Skoreyko:** Que faites-vous à ce sujet?

**M. Gregory:** C'est le chauffeur qui paie ses contraventions.

**M. Skoreyko:** Monsieur le président, pourriez-vous remettre mon nom sur la liste? J'aimerais parler plus tard...

**Le président:** Monsieur Rock.

**M. Rock:** Monsieur Gregory, quelles sommes d'argent avez-vous versées au ministère des Transports en 1969 et cette année?

**M. Gregory:** Je ne suis pas tout à fait sûr, mais je crois que c'était environ \$24,000.

[Text]

**Mr. Rock:** Could you break that down as to the amount for taxis and the amount for your buses?

**Mr. Gregory:** I will break it down this far for you sir. We pay 7 per cent of all the bus passengers or limousine passengers going to and from the airport and just 7 per cent of the passengers coming out in taxis.

**Mr. Rock:** I see.

**Mr. Gregory:** I might add at this time that United Imperial Cabs do keep all the records for this. It means extra administration for us to keep this. We have dispatchers at both ends to look after this. We keep the records and our books stand for audit at any time on this. We keep the record.

**Mr. Rock:** Yes, you are obliged to do that according to the contract.

**Mr. Gregory:** That is right, sir.

**Mr. Rock:** What is the cost of a municipal licence for a taxi?

**Mr. Gregory:** Which licence are you talking about?

**Mr. Rock:** A municipal taxi licence.

**Mr. Kueber:** Twenty-five dollars for the first one and five dollars for each one thereafter.

**Mr. Rock:** Are taxi owners obliged to belong to a syndicate such as yours in the City of Calgary? Can they operate on their own or do they have to belong to a syndicate of some kind?

**Mr. Gregory:** They have to operate, sir, where they can get dispatching, where somebody is set up with a telephone service. They can go wherever they like.

**Mr. Rock:** They are obliged to belong then?

**Mr. Gregory:** Yes, they are.

**Mr. Kueber:** Excuse me, sir, if you could re-ask that question. You say, "Are they required to belong?"

**Mr. Rock:** Suppose now a person bought a taxi and he got a licence from the municipality. Is he able to obtain that licence without belonging to one of the syndicates?

**Mr. Gregory:** Yes.

[Interpretation]

**M. Rock:** Pourriez-vous nous diviser cette somme et nous dire ce que vous avez versé pour les taxis et pour les autobus?

**M. Gregory:** Oui. Nous payons 7 p. cent pour chacun des passagers des limousines et des autobus en direction et en provenance de l'aéroport. Pour ce qui est des taxis, nous payons 7 p. 100 seulement pour chacun des passagers qui sortent de l'aéroport.

**M. Rock:** Je vois.

**M. Gregory:** Je pourrais ajouter que la United Imperial Cabs garde tous ses dossiers à jour, ce qui exige de nous un travail administratif additionnel. Nous avons des contrôleurs à l'aéroport et à la ville qui prennent note de tout cela et tiennent nos dossiers à jour. Vous pouvez vérifier nos livres à n'importe quel moment. Ils sont à jour.

**M. Rock:** Oui, votre contrat vous oblige à le faire.

**M. Gregory:** C'est exact.

**M. Rock:** Quel est le coût d'un permis municipal pour un taxi?

**M. Gregory:** De quel permis parlez-vous?

**M. Rock:** Du permis municipal.

**M. Kueber:** \$25 pour la première voiture et \$5 par voiture supplémentaire.

**M. Rock:** Les propriétaires de taxis doivent-ils appartenir à un syndicat comme le vôtre dans la ville de Calgary? Peuvent-ils travailler seuls ou doivent-ils appartenir à un syndicat quelconque?

**M. Gregory:** Ils doivent pouvoir communiquer avec un service de répartition des clients quelconque, mais ils peuvent aller où bon il leur semble.

**M. Rock:** Ils doivent donc faire partie d'une association, dans ce cas?

**M. Gregory:** Oui.

**M. Kueber:** Excusez-moi, un instant. Pourriez-vous s'il vous plaît répéter votre question? Vous avez dit: «Doivent-ils appartenir à un syndicat?». C'est cela?

**M. Rock:** Supposons qu'une personne achète un taxi et obtienne un permis de la municipalité. Est-ce qu'il peut obtenir ce permis sans faire partie d'un des syndicats?

**M. Gregory:** Oui.

## [Texte]

**Mr. Rock:** He can operate on his own?

**Mr. Kueber:** Yes.

**Mr. Rock:** From his own home?

**Mr. Kueber:** Yes. His wife can take the incoming calls and he is in the taxi business.

**Mr. Rock:** According to your brief you have 70 taxi drivers who own their cabs and you have 150 who are not.

**Mr. Kueber:** Yes.

**Mr. Rock:** Who are the owners of those 150 cabs?

**Mr. Kueber:** United Imperial Cabs.

**Mr. Rock:** It is not, say, five or six owners who have fleets?

**Mr. Kueber:** No.

**Mr. Rock:** A question was asked before about the amount of money these 70 pay to belong to your group. You stated \$50 a week. Are you sure it is \$50 a week or is it \$70 a week?

**Mr. Gregory:** It is \$50 a week, sir.

**Mr. Rock:** Is it your taxis that operate from the Calgary Inn?

**Mr. Gregory:** Yes, sir.

**Mr. Rock:** I drove from there to the zoo and I asked the owner how much they pay a week. He told me it was \$70.50. This is why I wanted to find out the truth.

**Mr. Gregory:** I will break it down for you, sir. For the privilege of working from the stand, for the administration and for the dispatching, and so on, it is \$50 a week. If a man comes to me and he has a bare car and I put in a radio, a meter, top light, and service the car for him, buy his licence plates, it is \$70.50 a week. We charge rent. In other words we can put a radio, meter and so on and so forth in the car, to rig it up for him so that he can go out on the road and we charge him a rent. The basic rent is \$50 a week.

If a man comes to me and he has got his own radio and his own meter about 50 per cent of the 70 do own their own radios and

## [Interprétation]

**M. Rock:** Peut-il alors travailler seul?

**M. Kueber:** Oui.

**M. Rock:** De sa maison?

**M. Kueber:** Oui, son épouse peut prendre les appels téléphoniques et ça devient une affaire.

**M. Rock:** Selon votre mémoire, 70 de vos chauffeurs sont propriétaires de leurs taxis individuels et 150 ne le sont pas.

**M. Kueber:** Oui.

**M. Rock:** A qui appartiennent ces 150 autres taxis?

**M. Kueber:** A la *United Imperial Cabs*.

**M. Rock:** Il ne s'agit pas d'un groupe de 5 ou 6 propriétaires à qui appartiendraient les taxis?

**M. Kueber:** Non.

**M. Rock:** On vous a déjà demandé si ces 70 propriétaires payaient pour faire partie de votre groupe. Vous avez alors répondu \$50 par semaine. Êtes-vous sûr que c'est bien \$50 et non pas \$70 par semaine?

**M. Gregory:** C'est \$50 par semaine, monsieur.

**M. Rock:** Ce sont bien vos taxis qui se trouvent à l'extérieur du *Galgary Inn*?

**M. Gregory:** Oui monsieur.

**M. Rock:** J'y ai pris un taxi pour me rendre au jardin zoologique et j'ai demandé au propriétaire combien il payait par semaine. Sur quoi, il m'a répondu que c'était \$70.50 par semaine. C'est la raison pour laquelle je voulais connaître la vérité.

**M. Gregory:** Je vais vous donner les détails monsieur. Pour le privilège de travailler à partir de nos postes, pour les frais d'administration ainsi que le service de répartition des clients par radio, il en coûte \$50 par semaine. Si quelqu'un vient me voir et me dit qu'il a une simple voiture, sans les instruments nécessaires, je lui installe un radio, un taximètre, une lumière sur le toit, je lui achète ses plaques et son permis; la location est alors de \$70.50 par semaine. Il doit payer la location. Autrement dit, nous installons un radio, un taximètre et autres dans sa voiture pour qu'il puisse travailler et nous lui demandons un certain montant pour la location. La location de base est de \$50 par semaine.

Par contre, si quelqu'un a son propre radio et son propre taximètre, lorsqu'il se présente à nous, ce qui est le cas d'environ 50 p. 100

## [Text]

meters and so on he pays \$50 a week, that is the basic price. If they want to rent the equipment, then it is extra.

**Mr. Rock:** This is usually much more expensive than what the other syndicates charge their taxis I believe?

**Mr. Gregory:** No, it is not, sir.

**Mr. Rock:** Do the others charge about the same?

**Mr. Gregory:** I have no idea of what they charge but I know some of them charge 20 per cent of the daily take. Some charge on a weekly basis and then again like I said before, some of them have charge backs to the drivers where they have to pay percentages of the discounts that the company gives out which does not exist in our company.

**Mr. Rock:** Do you believe that the 70 people who own their car joined your group because of the fact that you have the privilege of having the franchise at the airport and at the "cream of the crop" hotels in Calgary?

**Mr. Gregory:** I would say they joined our company because of the fact that we do a bigger percentage of the business in Calgary and they can make better money.

**Mr. Rock:** This was asked before in a different way and I would like to ask the same question but in a direct way. "Are you controlled or owned by or have you anything to do with the Yellow Cab Company of the United States?

**Mr. Kueber:** No, we do not, sir.

**Mr. Gregory:** Could I just add something here that may be what you are looking for. Some of the other companies do charge by the shift. In other words, if a man drives a 12-hour shift he pays so much money to that individual.

If the car goes back on the road for another 12-hour shift completing the 24-hour day he is charged additional. With the \$50 that we charge our driver-owners, they can drive 24 hours a day. In fact, we do not charge extra for the extra shifts that they give us. A percentage of them would be a man and wife team, the wife drives the car in the daytime and the husband drives the car at night making it a family arrangement where they can drive 24 hours a day for the same price.

## [Interpretation]

de nos propriétaires, le montant de la location n'est alors que de \$50 par semaine. S'ils désirent louer l'équipement, c'est plus cher.

**M. Rock:** C'est beaucoup plus cher que ce que chargent les autres compagnies de taxis, n'est-ce pas?

**M. Gregory:** Non, monsieur.

**M. Rock:** Est-ce qu'ils chargent à peu près la même chose?

**M. Gregory:** Je n'ai aucune idée de ce qu'ils chargent, mais je sais que d'aucunes chargent 20 p. 100 du revenu de la journée. Certaines autres chargent un montant donné par semaine et, comme je l'ai déjà dit, d'autres encore ont des dispositions selon lesquelles le chauffeur doit payer un pourcentage d'un escompte qu'accorde la compagnie, ce qui n'existe pas chez nous.

**M. Rock:** Croyez-vous que les 70 propriétaires de voitures qui font partie de votre groupe, se soient joints à vous en raison du fait que vous avez la franchise de l'aéroport et que vous desservez la crème des hôtels de Calgary?

**M. Gregory:** Je dirais qu'ils se sont joints à nous parce que notre compagnie est la plus importante de Calgary et qu'ils peuvent faire plus d'argent avec nous.

**M. Rock:** Ma prochaine question a déjà été posée avant, mais d'une autre façon. J'aime-rais donc la poser à nouveau de façon plus directe.

Êtes-vous contrôlés ou appartenez-vous à la *Yellow Cabs Company* des États-Unis? Avez-vous quoi ce soit à voir avec eux?

**M. Kueber:** Non.

**M. Gregory:** Puis-je ajouter quelque chose ici? C'est peut-être ce que vous cherchiez.

Certaines autres compagnies ont un tarif à la demi-journée. Par conséquent, si un chauffeur conduit pendant 12 heures, il paie une certaine somme au propriétaire.

Si l'automobile retourne sur la route pour les 12 autres heures de la journée, les frais de location sont plus élevés. A même les \$50 que nous chargeons à nos propriétaires-chauffeurs, ils peuvent conduire 24 heures par jour.

En fait, nous ne chargeons rien de plus pour les heures de travail supplémentaires qu'ils nous donnent. Parmi les chauffeurs qui font des heures supplémentaires, il y a les équipes mari et femme. La femme conduit le jour et le mari conduit la nuit, créant ainsi un arrangement de famille qui leur permet de conduire 24 heures par jour pour le même prix.

## [Texte]

**Mr. Rock:** You stated that the taxi drivers belonging to your group are obliged to have a higher insurance than other taxi drivers. Is there not in this province a law under which all taxi drivers have to have a certain minimum amount of insurance if they are to obtain a taxi licence.

**Mr. Gregory:** There is a law of a minimum.

**Mr. Rock:** What is that minimum.

**Mr. Gregory:** I think it is \$100,000 public damage and \$35,000 liability. We carry a half a million dollars, sir.

**Mr. Rock:** On each cab.

**Mr. Gregory:** On each cab and on each passenger.

**Mr. Rock:** Have you had any claims over \$35,000 in any accidents within your fleet?

**Mr. Gregory:** No, I do not think so. Since my connection with the company, sir, we have not had any serious injuries.

**The Chairman:** Well, I think we are going pretty far in this insurance business.

**Mr. Rock:** No, no, Mr. Chairman, it is just the fact that a statement was made and I just want it clarified. It means a lot if these people who have the franchise with the airport are obliged to have a higher insurance.

**The Chairman:** It is in the brief.

**Mr. Rock:** I know that and this is why I wanted to know what do the other taxi drivers have to have in comparison to them. If they are obliged to have more, is it because the Department of Transport is demanding that they have more insurance than the ordinary taxi driver. I think it is important to clarify this.

**Mr. Gregory:** Well, that is true, sir.

**Mr. Kueber:** Not only does the company have the minimum required by the Department of Transport, it has half a million dollars which is \$200,000 more than what is actually required.

**Mr. Rock:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Peddle.

**Mr. Peddle:** Mr. Chairman, I am just fascinated by this "Yellow Cab" designation. You get off an aircraft in Toronto and you see a Yellow Cab. In Edmonton yesterday we saw

## [Interprétation]

**M. Rock:** Vous avez dit que les chauffeurs de taxis qui travaillent pour vous, sont obligés d'avoir des assurances plus élevées que les autres. N'y a-t-il pas, dans cette province, une loi selon laquelle tous les chauffeurs de taxis doivent avoir un certain minimum d'assurances pour obtenir un permis?

**M. Gregory:** En effet.

**M. Rock:** Quel est ce minimum?

**M. Gregory:** Je crois que c'est de \$100,000 en dommages publics et de \$35,000 en responsabilité. Nous sommes assurés pour un demi-million de dollars.

**M. Rock:** Sur chaque véhicule?

**M. Gregory:** Chaque véhicule et chaque passager.

**M. Rock:** Avez-vous eu des réclamations de plus de \$35,000 pour un accident qui soit arrivé à un de vos taxis?

**M. Gregory:** Non, je ne crois pas, du moins, depuis que je fais affaire avec la compagnie. Nous n'avons eu aucune blessure sérieuse.

**Le président:** Je trouve que nous allons un peu trop loin, dans cette affaire d'assurances.

**M. Rock:** Non, non, monsieur le président, c'est tout simplement qu'une déclaration a été faite et que je voulais l'éclaircir. Si les gens qui ont la franchise de l'aéroport sont obligés d'être mieux assurés, c'est extrêmement significatif.

**Le président:** C'est dans le mémoire.

**M. Rock:** Je le sais; c'est pourquoi je voulais savoir ce que les autres chauffeurs de taxis doivent avoir en fait d'assurances par rapport à eux. S'ils sont obligés d'en avoir davantage, c'est que le ministère des Transports exige qu'ils soient mieux assurés que les chauffeurs ordinaires. C'est important d'éclaircir ce point.

**M. Gregory:** C'est exact, monsieur.

**M. Kueber:** La compagnie est non seulement assurée pour le minimum requis par le ministère des Transports, mais elle l'est pour un demi-million de dollars, soit \$200,000 de plus que ce qui est requis.

**M. Rock:** Merci.

**Le président:** Monsieur Peddle.

**M. Peddle:** Monsieur le président, je suis tout à fait fasciné par cette désignation du Yellow Cab. Vous descendez d'un avion à Toronto et vous voyez un Yellow Cab. A

## [Text]

a Yellow Cab. The first thing here last night, a Yellow Cab. Apart from being a very valuable identification, it is also a trade name and a very valuable one. Where does it originate. Surely, in this world where everybody capitalizes on something, there must be somebody capitalizing on this great, well-known trade name.

**Mr. Kueber:** I thought the same thing myself. I specifically inquired of my client. He pays no one for this privilege or use. I think it is just simply that whoever started the first cab business either called it "Checker Cabs" or "Yellow Cabs".

**An hon. Member:** He was pretty dumb.

**Mr. Kueber:** It has become synonymous with the biggest cab company it whichever city you happen to be.

**Mr. Peddle:** All right. Mr. Chairman, let me follow this then with another question. Assuming that I want to invest a little money here in the City of Calgary, could I buy six cabs tomorrow and paint them yellow and black or black and yellow and call it a "Yellow Cab"? If not, why not?

**Mr. Kueber:** It is strange that you should bring up that exact example because about two months ago one of the yellow cabs was traded or sold to a car company and another cab company in town bought that car and started driving it around town and it was painted yellow and black. Of course, my client comes in and said, they cannot do that and I looked into it as much as I could and I am not so certain that they could not.

**Mr. Peddle:** There is nothing to stop them.

**Mr. Kueber:** There is no trade mark about the colours. They cannot declare the designation "Yellow Cabs" because that is a trade name registered within the province.

**Mr. Peddle:** Yes but it is also operated in the City of Edmonton as well as in Calgary so you do not have the exclusive rights to it here in Calgary.

**Mr. Kueber:** As I said earlier, the Yellow Cab Company in Edmonton had the name or took the name "Yellow Cab" first. When United Imperial wanted to use that, and per-

## [Interpretation]

Edmonton hier, nous avons vu un Yellow Cab. La première chose que nous voyons ici en arrivant hier soir, un Yellow Cab. A part le fait d'avoir énormément de valeur au point de vue identification, ils représentent aussi une marque de commerce très valable. D'où viennent-ils? Il doit sûrement y avoir quelqu'un qui fait de l'argent avec l'exploitation de cette marque si connue.

**M. Kueber:** La même pensée m'est venue à l'esprit et j'ai posé cette question précise à mon client. Il m'a répondu qu'il ne payait personne pour le privilège d'utiliser ce nom. Je crois tout simplement que la première personne à former une compagnie de taxis l'a appelée Checker Cabs ou Yellow Cabs.

**Une voix:** C'était plutôt stupide.

**Mr. Kueber:** C'est tout simplement devenu synonyme de la plus grosse compagnie de taxis quelle soit la ville où l'on se trouve.

**M. Peddle:** Très bien. Permettez-moi de poser une autre question, monsieur le président. Si je voudrais investir une certaine somme d'argent à Calgary, est-ce que je pourrais acheter une demi-douzaine de taxis et les peindre jaune et noir ou noir et jaune pour ensuite les appeler Yellow Cabs? Sinon, pourquoi pas?

**Mr. Kueber:** C'est curieux que vous souliez justement cet exemple. En effet, il y a environ deux mois, un des Yellow Cabs a été échangé ou vendu à une compagnie automobiles, une autre compagnie de taxis de la ville l'a acheté et l'a mis en circulation, a commencé de conduire en ville alors qu'il était toujours peint jaune et noir. Mon client m'a évidemment dit qu'on n'avait pas le droit de faire cela, mais j'ai fait enquête sur la situation et je n'ai rien trouvé qui puisse l'empêcher.

**M. Peddle:** Cette situation est donc légalement correcte.

**Mr. Kueber:** Des couleurs ne représentent pas une marque de commerce et ils ne peuvent appeler leurs taxis Yellow Cabs car c'est une marque de commerce enregistrée dans la province.

**M. Peddle:** Oui, mais il y a aussi des Yellow Cabs à Edmonton et non pas seulement à Calgary. Ainsi vous n'avez pas de droits exclusifs sur ce nom à Calgary.

**Mr. Kueber:** Comme je l'ai déjà dit, la compagnie Yellow Cabs d'Edmonton a été la première à adopter le nom. Par la suite, quand la United Imperial a voulu s'en servir, elle a

## [Texte]

mission or consent was obtained from Edmonton to use it here in Calgary. There is still no association between the two companies.

**Mr. Givens:** So what happened to this thing?

**The Chairman:** Order please, order please!

**Mr. Kueber:** I wrote him a nasty letter and he had his car painted.

**Mr. Peddle:** I do not think you answered this question. Could I, for all practical purposes, buy a few cabs, paint them black and yellow, call them "Yellow Cabs" and go into business?

**Mr. Kueber:** I would probably look into it a great deal more deeply than I did in the case of the one but to be quite honest with you I do not know the answer to that question?

**Mr. Peddle:** Well, your client's cars are yellow and black. I could argue that mine would be black and yellow. One other question, Mr. Chairman, and I think this is rather important. We heard evidence this morning to the effect that quite frequently the other cab companies are called upon to handle overflow from your operations at the airport. That was emphatically stated. This afternoon Mr. Kueber equally emphatically said that such a situation never arises. Now, Mr. Chairman, as an official Committee of the House of Commons I think we have some status there where we can expect accurate information. I would like to get to the bottom of it.

**Mr. Kueber:** Sir, if I can say this, that if the specific instance where assistance was requested were given to us we could track that down to determine if it is true. In the knowledge of United Imperial Cabs, there has never been assistance asked for from any other cab company to take people from the airport.

**Mr. Peddle:** Mr. Chairman, I think the situation is serious enough to read a little bit from the brief that was presented this morning. "Bell believes", that is only an opinion. We do not worry about opinions. But they state their opinion:

... is evidenced by the fact that on various occasions this Company and other non-franchised operators are called upon by the franchisee to supply supplemental service from the airport to the City at peak load periods.

I might say on further questioning they were more specific and said it is about once a week.

## [Interprétation]

obtenu d'Edmonton le consentement de s'en servir ici, à Calgary. Cependant, il n'y a aucun lien entre les deux compagnies.

**M. Givens:** Et alors, qu'est-ce qui s'est produit dans le cas du taxi vendu?

**Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît, à l'ordre!

**M. Kueber:** Je lui ai écrit une méchante lettre et il a fait repeindre sa voiture.

**M. Peddle:** Je ne crois pas que vous ayez répondu à la question. Pourrais-je, à toutes fins pratiques, acheter quelques taxis, les peinturer jaune et noir, les appeler Yellow Cabs et entrer en affaires?

**M. Kueber:** Je ferais probablement une enquête beaucoup plus approfondie dans ce cas-ci que dans l'autre, mais honnêtement je ne connais pas la réponse à votre question.

**M. Peddle:** Eh bien, les véhicules de vos clients sont jaunes et noirs. Je pourrais dire que les miens sont noirs et jaunes. J'ai une autre question, monsieur le président, qui, à mon avis, est très importante. Ce matin, on nous a dit qu'assez fréquemment d'autres compagnies de taxis étaient appelées à l'aéroport pour transporter le surplus de passagers. On nous l'a dit de façon très explicite. Or, cet après-midi, M. Kueber nous a fortement indiqué que ce genre de situations ne se produit jamais. A titre de membres du Comité officiel de la Chambre des communes, je crois que nous pouvons nous attendre à des renseignements précis. J'aimerais bien aller au fond de cette affaire.

**M. Kueber:** Si vous me le permettez, monsieur, j'aimerais qu'on me cite un cas particulier où l'on a demandé de l'aide, de sorte que nous puissions essayer d'y voir clair. A la connaissance de la *United Imperial Cabs*, on n'a jamais demandé d'aide à d'autres compagnies de taxis pour transporter des gens de l'aéroport à la ville.

**M. Peddle:** Je trouve la situation assez sérieuse pour vous lire quelques extraits du mémoire qui nous a été présenté ce matin. C'est l'opinion de la Compagnie Bell et ce n'est évidemment qu'une opinion, mais ils ont cru bon de l'exprimer.

Ceci est prouvé par le fait qu'à plusieurs occasions cette compagnie et d'autres compagnies n'ayant pas de franchise, ont été appelées à fournir un service supplémentaire de l'aéroport vers la ville pendant les périodes de pointe.

Je dois ajouter qu'après avoir été questionnés, ils ont précisé que ça se produisait une fois par semaine environ.

## [Text]

Only at these times are the non-franchised operators permitted to accept fares at the Calgary Airport without undue harassment.

... The non-franchised taxicab operators have to date assisted the franchisee in this fashion and Bell is of the opinion that were this supplementary service denied members of the public requiring ground transportation would on numerous occasions be faced with considerable delay and inconvenience.

Now, Mr. Chairman, that might be an over-enthusiastic argument on behalf of the clients. I do not know. But it certainly is at variance with the evidence of the witness this afternoon.

**Mr. Kueber:** It is at variance, I might say, in all the information that is at our disposal. We are not aware of any occasion when United Imperial Cabs asked any other cab company to provide assistance to take people from the airport.

**Mr. Peddle:** Mr. Chairman, can I go on the record as asking that that situation be delved into further.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman, could I ask a supplementary on this.

**The Chairman:** Mr. Thomas on a supplementary question.

**Mr. Thomas (Moncton):** There has to be an explanation for this, Mr. Chairman, I, too, am another Easterner like Mr. Peddle. I am beginning to wonder about the "Wild West" as we are exposed to what goes on here. We have heard two briefs which are directly contradictory. Could it be that this is a play on words, Mr. Kueber says that to his knowledge United has never asked for assistance but I think it was Mr. Wolke this morning who said that at least once a week the dispatcher at the airport would call on one of their cabs because he had an overflow. Mr. Wolke made that statement. Could this be the explanation? There must be some explanation for it. Even though you were not directly asked if the dispatcher found he needed more cabs, he made a definite statement to that effect.

**Mr. Kueber:** Having inquired into the duties of the dispatchers of United Imperial Cabs at the airport, I would doubt that state-

## [Interpretation]

Ce n'est que pendant ces périodes que les compagnies n'ayant pas de franchise sont autorisées à accepter des voyages à l'aéroport de Calgary sans se faire trop ennuyer.

...Les compagnies de taxis n'ayant pas de franchise, ont jusqu'à maintenant aidé le détenteur de la franchise de cette manière et l'opinion de Bell est que si ce service supplémentaire lui était refusé, les membres du public nécessitant un moyen de transport au sol, auraient à faire face à de nombreuses occasions, à des délais et à des inconvénients considérables.

Monsieur le président, il y a peut-être là exagération, je l'ignore, mais il y a fort certainement divergence entre ce document et l'opinion de notre témoin de cet après-midi.

**M. Kueber:** Il y a aussi divergence avec tous les renseignements qui sont à notre disposition. Nous ne savons pas du tout à quelle occasion la *United Imperial Cabs* aurait pu demander à une autre compagnie de taxis de l'aider à faire le transport des gens qui arrivaient à l'aéroport.

**M. Peddle:** Monsieur le président, puis-je demander officiellement qu'on fasse une enquête plus sérieuse sur cette situation?

**M. Thomas (Moncton):** Pourrais-je poser une question supplémentaire sur le sujet?

**Le président:** Vous pouvez la poser, monsieur Thomas.

**M. Thomas (Moncton):** Il doit y avoir une explication à ce sujet, monsieur le président. Moi aussi, je viens de l'est, comme M. Peddle, d'ailleurs, et je commence à me demander de quoi retourne le Wild West à force d'observer ce qui se passe ici. Nous avons, jusqu'à maintenant, entendu deux mémoires parfaitement contradictoires. S'agit-il d'une sorte de jeu de mots? M. Kueber dit qu'à sa connaissance, *United* n'a jamais demandé d'aide, mais c'est M. Holke, je crois, qui nous a dit ce matin qu'au moins une fois par semaine, le répartiteur de la *United Imperial Cabs* à l'aéroport prenait un de leurs taxis parce qu'il y avait un surplus de voyageurs. C'est M. Holke qui a dit cela ce matin. Est-ce là l'explication? Il doit certainement y en avoir une. Même si on ne vous a pas directement demandé si le répartiteur trouvait qu'il avait parfois besoin de plus de taxis, M. Holke a fait une déclaration bien claire à ce sujet.

**M. Kueber:** Après m'être informé des fonctions du répartiteur de la *United Imperial Cabs* à l'aéroport. Je doute fortement de cette

## [Texte]

ment strongly myself. I will still repeat what I have previously said. United Imperial Cabs doubts, and I doubt, that it ever exists. We are not aware of any time that it has happened and for that reason we doubt it and there is no play on words. We are making it absolute that we just do not know of any occasion they could be referring to. Therefore, we suggest that it has not happened.

**Mr. Peddle:** It is probably out of order but would the gentleman representing his own Company care to comment on this or to add something.

**Mr. Gregory:** Certainly, I would like to comment. I have no knowledge of ever having to call in any cab company other than Yellow and United Cabs. We have adequate equipment to handle any situation which was proven on January 19, 1969 when there were 1,500 people at the terminal. At the request of CPA if it was all right to call in city buses, they loaded two city buses. United Imperial Cabs handled the rest. There was not another independent cab called at any time and this was possibly the biggest turn-over of people that was ever in Calgary International Airport. I was there, personally. Mr. Simmonds, on my right, was there personally. We did not call in any independent cab to help at any time.

**Mr. Peddle:** Mr. Chairman, one final question. I understand that this very insignificant increase on your meters' was effected following the last renewal of your licence. Is that correct?

**Mr. Gregory:** Yes, sir.

**Mr. Peddle:** Might I ask if you complied with Section 15 of your licence, namely:

That the Licensee shall obtain prior approval from the Lessor...

Which is the Department of Transport.

...for the tariffs or for any increase in the tariffs or charges payable by the users...

**Mr. Gregory:** On the ten cent meter raise, I do not think there was any discussion with the Airlines Committee or the DOT. The recent increase on the bus limousine fares done through DOT.

## [Interprétation]

déclaration moi-même. Je répète ce que j'ai déjà dit: la *United Imperial Cabs* et moi, doutons que la situation se soit jamais produite. Nous ne connaissons aucune occasion où ça aurait pu se produire et c'est la raison pour laquelle nous exprimons nos doutes. Il n'y a pas de jeux de mots: nous ne savons tout simplement pas à quelle occasion ils auraient pu faire référence. Par conséquent, nous croyons que cela ne s'est jamais produit.

**M. Peddle:** C'est probablement contraire à la règle, mais j'aimerais que la personne qui représente sa propre compagnie commente là-dessus.

**M. Gregory:** Oui, j'aimerais bien commencer à ce sujet. Je n'ai pas non plus connaissance que nous ayons eu affaire à d'autres taxis que ceux de la *Yellow United Cabs*. Nous avons suffisamment de véhicules pour contrôler n'importe quelle situation; nous l'avons d'ailleurs réalisé le 19 janvier 1969, alors qu'il y avait 1,500 personnes à l'aéroport. A la demande de CP, nous avons fait venir et rempli deux autobus de la ville. Les taxis de la *United Imperial Cabs* se sont occupés des autres voyageurs. Aucun autre taxi n'a été appelé alors qu'il s'agissait peut-être du plus grand nombre de personnes qui soient arrivées en même temps à l'aéroport international de Calgary. J'y étais personnellement et M. Simmonds, à ma droite, s'y trouvait lui aussi. Nous n'avons fait appel à aucun taxi indépendant pour nous aider.

**M. Peddle:** Une dernière question. Monsieur le président, je crois comprendre que la toute petite augmentation du tarif a été décrétée après le dernier renouvellement de votre contrat. Est-ce exact?

**Mr. Gregory:** Oui, monsieur.

**M. Peddle:** Pourrais-je vous demander alors si vous en êtes tenus à l'article 15 de votre contrat, soit:

«Le détenteur du permis obtiendra le consentement préalable de celui qui lui a émis son permis...»

Dans le cas présent, il s'agit du ministère des Transports.

...pour fixer ou augmenter le tarif ou la somme payable par les usagers...»

**Mr. Gregory:** Pour ce qui a été de l'augmentation de 10 cents au taximètre, je ne crois pas que nous en ayons discuté avec le Comité des lignes aériennes ni avec le ministère des Transports. Pour ce qui est de l'augmentation récente du tarif des limousines, c'est le ministère des Transports qui en décide.

## [Text]

**Mr. Peddle:** Actually this ten cent raise was done contrary to your licence.

**Mr. Gregory:** I am not sure, sir, right at the present.

**Mr. Peddle:** That is all, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Portelance.

**Mr. Portelance:** Thank you, Mr. Chairman. Many of my questions were asked but I still have a few others which were not asked. I am surprised Mr. Kueber that though the Yellow Cabs are charging a dime more for the first mile they are still the firm doing the most business. They must certainly give good service because it would be worse if it was the other way around. I think more people should complain. I would not complain about anyone who gives me a fair competition regarding the first mile price any way.

In your brief, on page 4, we have a list of all the equipment which you are using at the airport. You have 2 twelve-passenger limousines. What you call a limousine here, is it a small bus or is it a car?

**Mr. Gregory:** It is not a small bus. It is a twelve-passenger car with four doors.

**Mr. Portelance:** You also list 2 seven-passenger V.I.P. limousines. Could you tell me if you use them very often.

**Mr. Gregory:** Yes, we do, sir.

**Mr. Portelance:** Are two sufficient?

**Mr. Gregory:** Two are sufficient at this time, sir.

**Mr. Portelance:** What percentage of all passengers coming into the airport make use of your company? Many thousands of people come in there and I know a lot of them have their own transportation. What is the percentage that your firm is taking into town?

**Mr. Kueber:** I do not think this is known, sir. As I said before, apart from knowing the number of people that might be deplaning in Calgary, we do not even know the numbers that require ground transportation.

**Mr. Portelance:** These figures are not available to you. It is only from DOT that we could get it.

**Mr. Kueber:** The only way it could be reconciled as I have said in the brief, is that

## [Interpretation]

**M. Peddle:** L'augmentation de 10 cents était donc contraire aux termes de votre contrat.

**M. Gregory:** Je n'en suis pas sûr à l'heure actuelle, monsieur.

**M. Peddle:** C'est tout, monsieur le président. Merci.

**Le président:** Monsieur Portelance.

**M. Portelance:** On a posé plusieurs de mes questions, mais il m'en reste encore quelques autres. Je suis très surpris, monsieur Kueber, de voir que même si les *Yellow Cabs* chargent 10 cents de plus que les autres pour le premier mille, ce sont encore eux qui font les meilleures affaires. Leur service doit certainement être excellent car autrement ce serait pire et il y aurait beaucoup plus de plaintes. Personnellement, je ne me plaindrais pas de quelqu'un qui me fait une bonne concurrence, du moins pour le premier mille.

A la page 4, de votre mémoire, nous trouvons la liste de tout le matériel que vous utilisez à l'aéroport. Dans cette liste, vous avez mentionné deux limousines à douze places. Qu'est-ce que vous appelez limousines, ici, s'agit-il d'un petit autobus ou d'une automobile?

**M. Gregory:** Ce n'est pas un petit autobus, non. Il s'agit d'une automobile à douze places et à quatre portes.

**M. Portelance:** Vous avez ensuite deux limousines VIP à sept places. Est-ce que vous les utilisez souvent?

**M. Gregory:** Oui, monsieur.

**M. Portelance:** Deux suffisent-elles?

**M. Gregory:** Elles suffisent à l'heure actuelle, monsieur.

**M. Portelance:** Quel pourcentage de tous les voyageurs qui arrivent à l'aéroport empruntent votre service? Plusieurs milliers de personnes arrivent ici et beaucoup d'entre elles ont leur propre mode de transport. Quel pourcentage des voyageurs votre compagnie amène-t-elle en ville?

**M. Kueber:** Je ne crois pas que l'on puisse le savoir, monsieur. Comme je l'ai dit auparavant, à part le fait de connaître le nombre de personnes qui pourraient débarquer à Calgary, nous ne savons même pas combien de gens ont besoin d'un transport au sol.

**M. Portelance:** Ces chiffres ne sont pas à votre disposition. Seul le ministère pourrait vous les donner.

**M. Kueber:** La seule façon de le savoir, c'est, comme je l'ai dit dans le mémoire, de

## [Texte]

there are 3,000 using the buses and 1,700 using taxis. Therefore 4,700 people a week use the ground transportation of United Imperial. If you could obtain the number who deplane in total, you could figure it out.

**Mr. Portelance:** We might be able to get that figure. I see that here in Calgary more people use the buses than in some other cities. According to your figures, you are doing more business with your buses than you are with your taxis also.

**Mr. Kueber:** Yes. It is much cheaper, sir, of course.

**Mr. Portelance:** What is the average price for a taxi from the airport to downtown?

**Mr. Gregory:** The average price downtown is \$3 or \$3.10. The bus is \$1.25.

**Mr. Portelance:** This is a revenue of about half a million a year. On the other hand, you are paying 7 per cent only on trips back and forth with your bus and 7 per cent on trips in taxis from the airport only.

**Mr. Kueber:** That is correct.

**Mr. Portelance:** Who is checking the trips? you say you have a dispatcher but is there any one from the Department of Transport who verifies these figures? What kind of a check can be made on that?

**Mr. Gregory:** Up to this point, there has not been any DOT check made. We have a dispatcher at the airport who lists each car that leaves there each night. The total amount of passengers on each bus that leaves there is kept track of. That dispatcher telephones this information downtown. Each driver's daily trip sheet is gone over by our accountant in the office who takes the airport trips off of each individual driver's sheet. Those amounts may range from \$3-\$10. These are recorded daily and put on a daily sheet which is summarized at the end of the day and totaled and at the end of the month we take off this total the 7 per cent and send it to DOT. We keep a complete set of records on all of this. The driver sheets which have to be accurate—or we would not be in business—are kept also.

**Mr. Portelance:** The driver who happened to use the airport more often than another pays no percentage of this cost?

## [Interprétation]

calculer que 3,000 personnes utilisent les autobus et 1,700 autres les taxis, soit qu'un total de 4,700 personnes par semaine utilisent les services de la *United Imperial Cabs*. Si nous pouvions connaître le nombre exact de gens qui arrivent, nous pourrions en tirer un pourcentage.

**M. Portelance:** Nous pourrions peut-être obtenir ce chiffre justement. Ici, à Calgary, les gens prennent l'autobus beaucoup plus que dans certaines autres villes. D'après vos chiffres, vous faites de meilleures affaires avec vos autobus qu'avec vos taxis.

**M. Kueber:** Oui. C'est beaucoup moins coûteux, monsieur.

**M. Portelance:** Quel est le prix moyen qu'un taxi charge pour aller de l'aéroport à la ville?

**M. Gregory:** Le prix moyen est d'environ \$3 ou \$3.10. L'autobus par contre coûte \$1.25.

**M. Portelance:** Ça représente un revenu d'environ un demi-million de dollars par année. D'autre part, vous payez 7 p. 100 seulement du prix des voyages par autobus à l'aller et au retour et 7 p. 100 du prix des voyages par taxis au retour de l'aéroport.

**M. Kueber:** C'est exact.

**M. Portelance:** Vous dites que votre répartiteur prend les voyages en note mais y a-t-il quelqu'un du ministère des Transports qui vérifie ces chiffres? Quel sorte de contrôle exerce le Ministère?

**M. Gregory:** Jusqu'à maintenant, il n'y a jamais eu vérification de la part du ministère des Transports. Notre répartiteur à l'aéroport fait la liste de toutes les voitures qui quittent l'aéroport le soir et du nombre de passagers qui en reviennent par autobus. Le répartiteur téléphone ensuite au bureau pour y communiquer cette information et notre comptable vérifie le nombre de voyages en provenance de l'aéroport sur la feuille journalière de chaque chauffeur. Ces voyages peuvent coûter de \$3 à \$10 et ils sont inscrits au jour le jour, sur une feuille destinée à cet effet. A la fin du mois, nous faisons le total et nous en déduisons 7 p. 100 que nous envoyons au Ministère. Nous gardons un dossier complet sur tout cela. Nous gardons aussi les feuilles de nos chauffeurs qui doivent, évidemment, être exactes car autrement nous ne serions pas en affaires.

**M. Portelance:** Il n'y a aucun pourcentage imputé aux chauffeurs qui vont à l'aéroport plus souvent que d'autres?

[Text]

**Mr. Gregory:** No, sir.

**Mr. Portelance:** This parking lot at the airport would hold how many cars and how many cars are needed?

**Mr. Gregory:** At the airport, we do have facilities now to park 40 cabs.

**Mr. Portelance:** Is this sufficient?

**Mr. Gregory:** It is sufficient. When your flights are in, of course, you are moving along and you are just replacing what is going out.

**Mr. Portelance:** Could you tell me if the majority of the airport passengers coming into Calgary need to go to other towns than Calgary? Would they need train transportation or other bus transportation? Is there a high percentage of that?

**Mr. Gregory:** In the summer time there is a high percentage, sir. In the winter time a very low percentage.

**Mr. Portelance:** Should DOT decide to run their own buses from the airport and leave open stands to taxi drivers, would you be ready to pay a 25 cents fee to stay in line at the airport?

**Mr. Gregory:** I have not given that any thought, really.

**Mr. Portelance:** According to what you said before, you are not making money with the bus transportation.

**Mr. Gregory:** That is right, sir.

**Mr. Portelance:** If this was the case, maybe DOT could take care of that angle and leave all cab drivers a free hand at the airport. Of the first 40 in line, the first car up, the first one goes. What is happening right now when you have your 40 cars waiting at the airport and one of your own cab drivers would come in with a customer. What happens to that man? Does he come back to town right away or does he stay in line as the 41st car.

**Mr. Gregory:** He will go around, sir, and check with the airport dispatcher that we have there at all times. If he is required to stay, if there is a flight coming in within the next hour or so, he will stay. If there is no requirement for him to stay and there are sufficient cabs there to look after the flights coming then he will come back to town.

[Interpretation]

**M. Gregory:** Non, monsieur.

**M. Portelance:** Le terrain de stationnement de l'aéroport est prévu pour combien de véhicules et combien de véhicules vous sont nécessaires?

**M. Gregory:** A l'aéroport, nous avons à l'heure actuelle la possibilité de stationner 40 taxis.

**M. Portelance:** Est-ce que cela suffit?

**M. Gregory:** Cela suffit, oui. Quand les avions arrivent évidemment, les taxis quittent l'aéroport et seront remplacés à mesure.

**M. Portelance:** Pourriez-vous me dire si la majorité des voyageurs qui arrivent à l'aéroport de Calgary, doivent se rendre à d'autres villes que Calgary? Est-ce qu'ils ont besoin de prendre le train ou l'autobus? Y a-t-il un fort pourcentage de ces gens?

**M. Gregory:** En été, oui, un très grand pourcentage. En hiver, un très faible pourcentage.

**M. Portelance:** Supposons que le ministère des Transports décide d'avoir ses propres autobus pour transporter les passagers de l'aéroport à la ville, mais qu'il laisse aux taxis un poste commun, seriez-vous prêts à verser une somme de 25 cents pour le privilège d'attendre les passagers?

**M. Gregory:** Je n'y ai jamais pensé.

**M. Portelance:** D'après certaines de vos paroles, vous ne faites pas beaucoup d'argent avec le transport par autobus.

**M. Gregory:** C'est exact, monsieur.

**M. Portelance:** Si c'est le cas, le ministère des Transports pourrait peut-être s'occuper des autobus et permettre l'accès de l'aéroport à tous les chauffeurs de taxis, sans préférence. Autrement dit, des 40 taxis en ligne, le premier taxi arrivé partirait le premier. Qu'arrive-t-il maintenant quand vous avez 40 taxis en attente à l'aéroport et qu'un autre de vos chauffeurs arrive à l'aéroport avec un passager? Qu'est-ce qui lui arrive? Est-ce qu'il devient le n° 41 en liste ou s'il revient en ville?

**M. Gregory:** Il doit vérifier auprès du répartiteur de l'aéroport qui est là en tout temps. S'il y a un avion qui arrive, dans l'heure qui vient, il restera. S'il n'est pas nécessaire qu'il reste et s'il y a suffisamment de taxis pour s'occuper des avions qui arrivent, il reviendra en ville.

## [Texte]

**Mr. Portelance:** He is deadheading back the same way as anybody else.

**Mr. Gregory:** That is right. During the day's traffic to the airport, there is a lot of deadheading involved. I might add that we run buses on a flight basis also right now. Very often we are running up and down with one, two and three passengers which is not a paying proposition. On the downtown pickups you may run up to 8, 10, 12 going up but coming down when you are doing flights one at a time and as they come in, the percentage of people using the limousine is very slight so that you are running with only three or four passengers.

**Mr. Portelance:** The price for buses is a \$1.25 and it would be the same price for the two limousines with 12 passengers.

**Mr. Gregory:** That is right, sir.

**Mr. Portelance:** What happened to the cab driver coming in with three customers in the cab. Do they split the amount on the meter or do they each have to pay for what is marked on the meter?

**Mr. Gregory:** If we get tied up with a bus up there at the airport and there is a flight delayed for a half an hour or so, we do have to send smaller cars around for this flight pickups. Then we charge the same limousine fare. If it were three passengers, they would pay \$1.25 apiece.

**Mr. Portelance:** If the meter charge came to \$3, would they have to pay the lower price or the higher price?

**Mr. Gregory:** They would pay the lower price, sir. When you are doing the flight pickup you can go directly from downtown to the airport, depending on which hotel, for \$3.10. Doing a flight pickup you may have five hotels to go to. Your meter must be on from the time you pick up the first gentleman, at the first hotel. You have got to go to the other four hotels and by the time you get to the airport your meter is going to read more than if you had four passengers.

**The Chairman:** Your time is up Mr. Portelance.

**Mr. Portelance:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Thomas.

**Mr. Thomas (Moncton):** Thank you, Mr. Chairman. My principal question has still not been answered. I cannot see how we are going

## [Interprétation]

**M. Portelance:** Il revient vide, tout comme les taxis des autres compagnies.

**M. Gregory:** C'est exact. Durant le jour, il y a beaucoup de taxis qui reviennent vides de l'aéroport. Je pourrais peut-être aussi ajouter les horaires de nos autobus, sont actuellement déterminées par les envolées. Très souvent, nous n'avons qu'un, deux ou trois passagers, ce qui n'est vraiment pas rentable. Avec les arrêts en ville en allant vers l'aéroport, vous pouvez atteindre huit, dix ou douze passagers, mais au retour, puisqu'un autobus quitte l'aéroport après chaque arrivée, le pourcentage de gens qui prennent la limousine est très faible. Par conséquent, vous faites le transport avec trois ou quatre passagers seulement.

**M. Portelance:** Le tarif d'autobus est de \$1.25 et c'est le même prix pour chacune des deux limousines à 12 places.

**M. Gregory:** C'est exact.

**M. Portelance:** Qu'est-ce qui arrive au chauffeur de taxi qui arrive avec trois passagers? Est-ce qu'ils se divisent le montant total ou est-ce que chacun doit payer le montant qui est indiqué sur le taximètre?

**M. Gregory:** Si le système d'autobus n'est pas suffisant, qu'une arrivée soit retardée d'une demi-heure, par exemple, nous envoyons des voitures plus petites pour aller chercher les gens à l'aéroport. Nous leur chargeons le même prix que pour la limousine. S'il y a trois voyageurs, ils paient \$1.25 chacun.

**M. Portelance:** Si le taximètre indique \$3, quel montant paient-ils, le plus élevé ou le moins élevé?

**M. Gregory:** Le moins élevé, monsieur. Quand vous allez directement à l'aéroport, le tarif sera d'environ \$3.10, selon l'hôtel dont vous partez, mais vous arrêtez parfois à cinq hôtels différents avant de vous diriger vers l'aéroport. Or, votre taximètre doit fonctionner à partir du premier endroit où vous prenez des gens. Ainsi, quand vous arrivez à l'aéroport, votre taximètre indique parfois plus que si vous aviez eu quatre passagers.

**Le président:** Votre temps est écoulé, monsieur Portelance.

**M. Portelance:** Merci.

**Le président:** Monsieur Thomas.

**M. Thomas (Moncton):** On n'a toujours pas répondu à ma principale question. Je me demande comment nous allons y trouver une

## [Text]

to get a satisfactory answer. It is on this business of whether or not the present franchisee is providing sufficient service and I think this is basic to our terms of reference. Our terms of reference are to study the existing ground transportation and to decide if it is sufficient to look after all the passengers and, if necessary, to make recommendations for changes in the service.

We have got conflicting testimony here. The two briefs this morning inferred the service was not satisfactory because they had been called upon by the franchisee to provide additional service. I do not know how we are going to resolve this. Mr. Chairman, the Committee should request the morning witnesses either to substantiate these charges or to withdraw them. This is basic to our terms of reference. I will leave that with the Chairman. I will go on to something else briefly.

As far as your limousine service goes, Mr. Kueber, a passenger deplaning at the airport, is a bus service always available to him 24 hours a day? I am talking about the \$1.25 flat rate?

**Mr. Kueber:** Yes, sir.

**Mr. Thomas (Moncton):** That is part of your contract. If the bus is not there, he can take the taxi and pay the \$1.25 rate.

**Mr. Gregory:** That is right, sir.

**Mr. Thomas (Moncton):** How does he know this. Is there anything there to indicate that to him.

**Mr. Kueber:** For example, it is a 23-passenger bus. The bus becomes full. Obviously the overflow gets into a cab and pays the \$1.25 rate. If your question is whether or not a late night or early morning flight arrives and there is only one or two of them who might be wanting transportation to Calgary, there would still be a bus there. If there is not, then they would still be paying the \$1.25 rate to town.

**Mr. Thomas (Moncton):** He could take the taxi from there.

**Mr. Gregory:** Just to further that a little bit, you asked how would the man know?

**Mr. Thomas (Moncton):** What I mean, Mr. Chairman, Mr. Gregory, is that at some airports when you come in there is no bus there. How do you know which is the limousine service or the \$1.25 service?

**Mr. Gregory:** We have a man on from 7 a.m. till 2 a.m. the next day which covers the

## [Interpretation]

réponse satisfaisante. En effet, il s'agit de savoir si le détenteur du contrat actuel offre un service satisfaisant ou non. Notre mandat est d'étudier le transport au sol actuel, de voir si le service offert aux voyageurs est adéquat et de formuler des recommandations, si nécessaire, pour changer le service.

Nous avons eu des témoignages contradictoires, Deux mémoires que nous avons reçus ce matin, affirment que le service n'est pas satisfaisant parce que le détenteur du contrat actuel a dû, à certaines occasions, demander l'aide d'autres compagnies. Comment allons-nous résoudre cette question? Nous pourrions peut-être demander à ceux qui ont témoigné ce matin, de prouver leurs accusations ou de les retirer. Voilà qui est essentiel à l'accomplissement de notre mandat. Je laisse cela aux mains du président.

Pour ce qui est de votre service de limousines, monsieur Kueber, est-ce qu'un voyageur arrivant à l'aéroport est sûr d'y trouver un autobus, 24 heures par jour au tarif de \$1.25?

**M. Kueber:** Oui, monsieur.

**M. Thomas (Moncton):** Cela fait partie de votre contrat. S'il n'y a pas d'autobus, il peut donc prendre un taxi et le payer \$1.25.

**M. Gregory:** C'est exact, monsieur.

**M. Thomas (Moncton):** Comment le sait-il? Y a-t-il des indications à cet effet?

**M. Kueber:** Si, par exemple, vous avez un autobus de 23 places et qu'il soit complètement rempli, les passagers qui n'ont pas de place à son bord prennent un taxi à \$1.25. Si vous voulez savoir ce qui arrive dans le cas d'une arrivée tard le soir ou tôt le matin, même s'il n'y a qu'un ou deux passagers qui veulent aller à Calgary, en autobus, il y aura un autobus. S'il n'y en a pas, le taxi pour la ville ne leur coûtera que \$1.25.

**M. Thomas (Moncton):** Il pourrait prendre le taxi de cet endroit.

**M. Gregory:** Pour expliciter un peu, vous avez demandé comment la personne le saurait.

**M. Thomas (Moncton):** Ce que je veux dire monsieur Gregory, c'est qu'à certains aéroports il n'y a pas d'autobus à l'arrivée. Comment pouvez-vous différencier le service de limousine du service à \$1.25?

**M. Gregory:** De 7 heures du matin à 2 heures du matin quelqu'un est présent à la

## Texte]

first and last flight. He sets up the limousines for the limousine passengers.

**Mr. Thomas (Moncton):** This morning we had a suggestion from Bell, I believe, that the bus service be let by tender periodically to the franchisee and it was suggested a 15-year term might be a reasonable term. What is your opinion? How would your firm feel about a tender which could be renegotiated in so many years?

**Mr. Kueber:** This in fact happens in any event, does it not? The term of the DOT contract is five years. At the end of that time, it is either renewed or renegotiated if in fact someone wishes to tender on it.

**Mr. Thomas (Moncton):** Is this absolutely correct? As I understand it, it is negotiable but tenders are not called. In other words, they renegotiate with the franchise holder but there is no call for tenders.

**Mr. Kueber:** I think you are correct in that there is no call for tenders but I would think at the other cab companies who might be interested would know when this five-year period is up.

**Mr. Thomas (Moncton):** It is not really negotiable if there is no call for tenders?

**Mr. Kueber:** Let us put it this way. At the moment there is no one able to provide the service.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman, I am not concerned with that. I am just inquiring how your company would feel about such a use in a franchise.

**Mr. Kueber:** I am sure that they would be prepared to do it at each particular time that it came up for renewal.

**Mr. Thomas (Moncton):** Mr. Chairman, Mr. Kueber, another recommendation this morning was that the taxi portion of the franchise be split possibly among two, three or four franchise holders. At that time I asked the witness, Mr. Lamarsh, if he did not feel that by doing this, the business might not be reduced to a point where it would not be profitable for anyone. His opinion was that it could be split two or three ways. As the holders, you have an idea of what your revenues are. Do you feel that if the taxicab portion of the franchise was split two or three ways that your firm could continue to handle the business profitably and would it be profitable for any of the other franchisees?

## [Interprétation]

première et à la dernière évolée et s'occupe des limousines pour les voyageurs.

**M. Thomas (Moncton):** Ce matin, Bell je crois a proposé que la franchise du service d'autobus soit offert à période fixe à des soumissionnaires pour 15 ans, par exemple. Qu'en pensez-vous? Comment réagirait votre compagnie face à un contrat renégociable après un certain nombre d'années?

**M. Kueber:** C'est ce qui se produit de toute façon, n'est-ce pas? La durée du contrat du ministère des Transports est de 5 ans. A la fin de cette période, le contrat est renouvelé ou renégocié si quelqu'un veut présenter une soumission.

**M. Thomas (Moncton):** Est-ce exact? D'après ce que je comprends, il est négociable, mais il n'y a pas d'appel d'offres. Autrement dit, le contrat est renégocié avec les détenteurs de la franchise, mais il n'y a pas d'appel d'offres.

**M. Kueber:** Oui, je crois que vous avez raison de dire qu'il n'y a pas d'appel d'offres, mais je crois que les autres compagnies de taxis qui seraient intéressées sauraient quand la période de 5 ans se termine.

**M. Thomas (Moncton):** Il n'est pas vraiment négociable, s'il n'y a pas d'appel d'offres?

**M. Kueber:** En ce moment, personne ne peut assurer ce service.

**M. Thomas (Moncton):** Monsieur le président, ce n'est pas ce qui me préoccupe. Je vous demande tout simplement quelle serait la réaction de votre compagnie s'il y avait une disposition semblable dans un contrat de franchise.

**M. Kueber:** Je suis sûr que la compagnie serait tout à fait disposée à le faire lors du renouvellement.

**M. Thomas (Moncton):** Monsieur Kueber, ce matin, on a recommandé également que le service de taxis soit réparti entre deux, trois ou quatre détenteurs de franchise. J'ai alors demandé à M. Lamarsh s'il n'avait pas l'impression que l'affaire serait trop divisée pour être rentable. A son avis, la répartition pourrait se faire de deux ou trois manières. En tant que détenteur d'une franchise, vous avez une idée des revenus que cela représente. Pensez-vous qu'en adoptant cette formule, l'affaire serait rentable pour votre compagnie et pour tout autre détenteur de la franchise?

## [Text]

**Mr. Kueber:** We do not have any way of knowing the answer to that question since it has not happened.

**Mr. Thomas (Moncton):** On the basis of your present revenues, I mean.

**Mr. Kueber:** Going further, we would suggest that if the taxi portion is going to be let open, why not have as part of it, an obligation requiring that those four companies maintain and provide the bus service which up to now may not have made money but as has been mentioned, the recent increase to \$1.25 from \$1.00 will probably make it profitable this year. We are indicating that there is an obligation to be at the airport on certain occasions. There are periods of time in Calgary when the cab business is fully occupied in the centre of Calgary. Who is going to be under the obligation to be at the airport when it is known that there are going to be planes arriving. In particular, how is the dispatcher going to choose as to how many of each particular cab company is going to be going up there? In other words, he may be faced with the situation: "I am too busy downtown, I do not have time to go to the airport." The present franchise holder looks upon it as his duty to be there and leave the downtown area.

**Mr. Thomas (Moncton):** Of course this is the crux of the whole thing. You have to have that obligation. That is all Mr. Chairman. Thank you.

**The Chairman:** Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Mr. Gregory or Mr. Kueber, it appears to me that most of the cabs really want to pick up. They do not necessarily want to go out there but when they are out there they want to pick up. They want to be able to pick up a lot more easily than they are now. What percentage of the business do you think you have in taking passengers to the airport? Do you have 100 per cent of the business to take passengers to the airport?

**Mr. Gregory:** I would say we have about 80 per cent of the business taking passengers to the airport.

**Mr. Horner:** If greater facilities were made available for other taxicabs to pick up the 20 per cent or the portion that they haul out, do you think that this would erode your contract to a great extent? Let us suppose the taxi driver of Killarney or Bell or some other company took a passenger out there and provisions were made so that while he was out there he could pick up a passenger if one

## [Interpretation]

**M. Kueber:** Il n'y a aucun moyen de connaître la réponse à cette question parce que la situation ne s'est jamais présentée.

**M. Thomas (Moncton):** En vous fondant sur votre revenu actuel, j'entends?

**M. Kueber:** Si le service de taxis est accessible à tous, pourquoi les quatre compagnies ne s'engageraient-elles pas également à maintenir le service d'autobus qui, jusqu'à présent ne s'est pas avéré très rentable, mais comme je l'ai indiqué en raison de l'augmentation récente de \$1 à \$1.25, il pourrait le devenir cette année. Comme nous l'avons indiqué, il faut nous trouver à l'aéroport à certains moments. A Calgary, il y a des moments où le service de taxis est très occupé dans le centre de la ville. Qui acceptera d'être à l'aéroport lorsque des avions sont attendus? Et surtout comment les répartiteurs vont-ils déterminer le nombre de taxis de chaque compagnie de taxis qui devront se trouver sur les lieux? On pourrait lui répondre qu'il y a trop de travail au centre pour aller à l'aéroport. Le détenteur actuel de la franchise estime de son devoir de se rendre à l'aéroport et de quitter le centre-ville.

**M. Thomas (Moncton):** Voilà naturellement le noeud du problème. Il faut cette obligation. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Horner.

**M. Horner:** Monsieur Gregory ou monsieur Kueber, il me semble que la plupart des taxis veulent avoir le droit de prendre des passagers. Ils ne veulent pas nécessairement se rendre à l'aéroport, mais lorsqu'ils y sont, ils veulent pouvoir prendre des voyageurs beaucoup plus facilement qu'ils ne peuvent le faire en ce moment. Quel pourcentage du chiffre d'affaires provient du transport de voyageurs à l'aéroport? Est-ce que le transport des voyageurs à l'aéroport représente l'ensemble de votre entreprise?

**M. Gregory:** Le transport des voyageurs vers l'aéroport représente environ 80 p. 100 de notre chiffre d'affaires.

**M. Horner:** Si d'autres taxis avaient la possibilité de cueillir autant de voyageurs qu'il en amènent à l'aéroport, soit 20 p. 100, est-ce que cela modifierait beaucoup votre contrat. Dans la situation hypothétique où un seul chauffeur de taxi de Killarney, de Bell ou d'une autre compagnie amènerait un voyageur à l'aéroport et pourrait en vertu de certaines dispositions prendre un voyageur à

## [Texte]

was available. Let us suppose also that you people still haul 80 per cent of the people out there. How much of an erosion would that be in your contract if you allowed the other cab companies to pick up when they were out there, not necessarily to go out there and wait, but to pick up when they were out there?

**Mr. Kueber:** Mr. Horner, you heard the suggestion this morning that all of the other cab companies' trips to the airport are dead-heading back because they cannot pick up anybody unless it is coincidental that one of their fares wants him to be there at the same time that he is dropping someone else off. Of the trips that Yellow and United make out to the airport, a good portion of them, I am not able to give you a percentage, are also dead-heading back in that they go out there but there are 20 or 30 cabs already there and unless, as Mr. Gregory said, there is a flight coming in within the next hour, they are in fact useless and they may as well go back into the downtown area.

**Mr. Horner:** You have not answered my question but perhaps that is the best answer.

**Mr. Kueber:** Maybe I did not understand it. The percentage figure I am not able to answer and I do not think Mr. Gregory is either.

**Mr. Horner:** Let me put this question another way then. Recently Greyhound has moved in with a bus franchise to haul people from Calgary airport to Banff. Did this in any way erode your exiting franchise?

**Mr. Kueber:** Are you talking about the Brewster operation which is Greyhound?

**Mr. Horner:** Yes.

**Mr. Kueber:** As I said earlier, there has been a co-operation to the extent where United actually sells tickets on those buses for Brewster or for Greyhound so that it certainly is not looked upon as an erosion.

**Mr. Horner:** It is not looked upon as an erosion. But still, before Brewster picked it up, you used to have the odd haul right to Banff, am I right?

**Mr. Gregory:** We still do, sir, but they have scheduled tour buses coming in to take people up there. Our dispatcher does sell the tickets and line up the people for the bus when the Brewster bus comes in. We have numerous taxi trips or limousine trips to the Banff area.

## [Interprétation]

retour, tout en vous conservant 80 p. 100 des voyageurs qui se rendent à l'aéroport, dans quelle mesure votre contrat s'en trouverait-il modifié?

**M. Kueber:** Monsieur Horner, vous avez appris lors des témoignages de ce matin que tous les voyages de retour de l'aéroport des autres compagnies de taxis se font à vide parce que les chauffeurs ne peuvent prendre de voyageurs à moins d'une coïncidence où un de leurs clients s'arrange pour être sur place lorsque le chauffeur amènera un passager. Une bonne partie de ces voyages à l'aéroport de *Yellow* et *United*, dont je ne puis donner le pourcentage, le voyage de retour se fait aussi à vide parce qu'il y a 20 ou 30 taxis qui s'y trouvent déjà et, comme l'a dit M. Gregory à moins qu'un avion n'atterrisse au cours des 60 prochaines minutes, il vaut mieux rentrer dans le centre-ville.

**M. Horner:** Vous n'avez pas répondu à ma question, mais c'est peut-être la meilleure réponse que je puisse obtenir.

**M. Kueber:** Je n'ai peut-être pas compris votre question. Je ne saurais vous donner le pourcentage et je ne crois pas que M. Gregory puisse le faire.

**M. Horner:** Alors permettez-moi de reformuler ma question. Récemment, la *Greyhound* a obtenu une franchise pour le transport par autobus des voyageurs de l'aéroport de Calgary à Banff. Est-ce que cela a modifié votre franchise de quelque façon?

**M. Kueber:** Parlez-vous de la *Brewster* qui est en l'occurrence *Greyhound*?

**M. Horner:** Oui.

**M. Kueber:** Comme je l'ai dit auparavant, il y a une telle collaboration que la *United* vend présentement des billets pour les autobus *Brewster* ou *Greyhound*. Cela n'empêche pas sur notre terrain à notre avis.

**M. Horner:** Non, mais enfin avant que *Brewster* n'obtienne cette franchise, vous assuriez le service de transport jusqu'à Banff, n'est-ce pas?

**M. Gregory:** Nous le faisons toujours, mais cette compagnie organise des voyages à horaire régulier pour y amener des voyageurs. Notre répartiteur vend les billets et met les gens en ligne en attendant l'arrivée de l'autobus de *Brewster*. Nous avons plu-

## [Text]

The Brewster buses only come twice a day in the summer periods, in the morning and in the evening. If you dropped in there at 3 o'clock in the afternoon and you did not want to wait until 7 o'clock in the evening, then you would take a cab. If there are three or four together, we would take them up to Banff. In the summertime we have quite a trade to Banff.

**Mr. Horner:** Mr. Gregory, it has been my belief that the exclusive franchise system should ensure two things. It should (a) ensure service at the airport to the customers and (b) at a reasonable rate, no higher than the going rate. I saw evidence in Toronto and Montreal that actually the charge levied by the Department of Transport is merely passed on to the customer. In other words, if the charge you people pay is 7 per cent, Toronto paid 5 per cent, Montreal ran at about 3.5 per cent, this was merely passed on to the customer. I see nothing to dispute that claim here. Your rates are higher and your rates are higher to your taxi operators. The \$50 per week or the \$70 per week is much higher than other companies charge their operators.

**Mr. Gregory:** No, it is not sir.

**Mr. Horner:** It is not.

**Mr. Gregory:** No, it is not. As I explained before, some of them may on the surface show a \$39 charging fee or they may show a 20 per cent charging fee but they also charge their driver-owners other incidentals that are not showing. Now I know for a fact that each driver from certain companies driving their own car is charged any discount that is given by that taxi firm. This amounts to quite a bit of money. They are charged flat rate fees along with this. Other companies charge on a 20 per cent total-take-basis for the day. For instance, if a man took in \$40 he would be charged 20 per cent of that per shift. We in fact allow a driver of an independent car, to double-shift his car at no extra expense where other companies do charge for each shift. In other words, they get paid double for each 24-hour period.

**Mr. Horner:** The number of hours that a taxi driver can drive are not regulated by the provincial government under a minimum wage law or anything like that?

**Mr. Gregory:** Yes, they are.

**Mr. Horner:** They are.

**Mr. Gregory:** According to the Board of Industrial Relations, a taxi driver can drive 60 hours a week.

## [Interpretation]

sieurs voyages en taxi et en limousine dans la région de Banff. Les autobus de Brewster ne viennent en été que le matin et le soir. Si vous arrivez à 15 heures et ne voulez pas attendre jusqu'à 19 heures, vous prendrez alors un taxi. S'il y a trois ou quatre personnes ensemble, nous les conduisons à Banff. L'été, il y a beaucoup de voyages à Banff.

**M. Horner:** Monsieur Gregory, il me semble que le régime d'exclusivité des franchises, devrait assurer tout d'abord, un service à l'aéroport à un taux raisonnable, pas plus élevé que le taux courant. A Toronto et à Montréal, le taux exigé par le ministère des Transports est simplement chargé au client. En d'autres mots, si vous payez 7 p. 100 à Calgary, à Toronto, 5 p. 100 et à Montréal environ 3½ p. 100, cela est donc chargé au client. Je ne vois rien pour contester cette demande; les taux sont plus élevés pour les exploitants de taxi. \$50 ou \$70 par semaine représente une somme beaucoup plus élevée que ce qu'exige les autres compagnies de leurs exploitants.

**M. Gregory:** Non, monsieur.

**M. Horner:** Non.

**M. Gregory:** Non, ce ne l'est pas. Comme je vous l'ai expliqué, de prime abord certains exigent \$39 ou 20 p. 100, mais ils chargent également à leurs chauffeurs-propriétaires d'autres frais accidentels qui ne sont pas révélés. Je sais que dans certaines compagnies de taxis, toute escompte accordée par cette compagnie est imputée au chauffeur-propriétaire, ce qui représente une assez jolie somme d'argent. On leur charge également des frais à un taux forfaitaire. D'autres compagnies exigent 20 p. 100 du chiffre d'affaires de la journée. Si quelqu'un gagne \$40 dans sa journée, on lui demande de verser 20 p. 100 de ce montant par équipe. En fait, nous permettons au chauffeur indépendant d'utiliser sa voiture pendant deux tours d'équipe sans frais supplémentaires alors que d'autres compagnies exigent une certaine somme pour chaque tour d'équipe. En autres mots, les tarifs sont doubles pour chaque période de 24 heures.

**M. Horner:** Le nombre d'heures pendant lesquelles un chauffeur de taxi peut conduire sa voiture n'est-il pas régi par une loi provinciale sur le salaire minimum ou autre?

**M. Gregory:** Oui.

**M. Horner:** Oui.

**M. Gregory:** D'après l'Office des relations industrielles, un chauffeur de taxi peut conduire 60 heures par semaine.

## [Texte]

**Mr. Horner:** And that is all.

**Mr. Gregory:** There is nothing to stop you if you own a car and are driving off our stand, from hiring me to drive that car in the daytime. You drive it at night and then we switch the next week. We charge no extra money for running 24 hours a day. It may sound on the surface that the \$50 is more but in essence it is less.

**Mr. Horner:** You claim you are losing money on your bus haul. Was this bus haul affected in any way when Greyhound moved in and were granted a franchise to haul either? Did you lose more money or less money after Greyhound moved in with their franchise to haul to Banff?

**Mr. Gregory:** United Imperial Cabs had been associated with Brewster long before Greyhound ever got that franchise so it was the same working arrangement then as it is now.

**Mr. Horner:** By "associated," do you mean financially? Did Brewster at one time invest or have a share in Imperial Cabs?

**Mr. Gregory:** No, sir, they did not. It was just a matter of coming in for two pick-ups a day during the three summer months that they were open. United Imperial Cabs rendered them the service of looking after those two particular trips per day.

**The Chairman:** Mr. Portelance.

**Mr. Portelance:** One last question.

**Mr. Gregory:** I am surprised that your cab drivers who work on commission, on meters, accept to stay in line or even go to the airport and come back empty at times. Do they get anything back by making a trip?

**Mr. Gregory:** If they take a trip up there and they are able to stay in line, that is gravy.

**Mr. Portelance:** Right.

**Mr. Gregory:** If they have to come back it is just time wasted. They are deadheading.

**Mr. Portelance:** On the other hand, let us say that you only have about 10 cabs up there at one time and your dispatcher will call your office or call other Yellow cabs to go to the airport. He may call 30 more because he only has 10 left and these 30 are going up empty and they may even come back empty, what happens in a case like this? Do they accept that without saying anything?

## [Interprétation]

**M. Horner:** C'est tout.

**M. Gregory:** Rien n'empêcherait le propriétaire d'une voiture de m'engager pour conduire sa voiture durant le jour. Il la conduit la nuit et la semaine suivante, l'horaire change. Il n'y a pas de frais supplémentaires pour un service de 24 heures par jour. Le \$50 peut sembler plus élevé de prime abord, mais en réalité, il l'est moins.

**M. Horner:** Vous prétendez perdre de l'argent avec les voyages en autobus. Est-ce que la venue des autobus de Greyhound dans ce secteur y contribue? Avez-vous perdu plus d'argent ou moins depuis l'arrivée de Greyhound?

**M. Gregory:** United Imperial Cabs s'est associée à Brewster bien avant que la Greyhound n'obtienne cette franchise. Les conditions de travail n'ont donc pas changé.

**M. Horner:** Parlez-vous d'une association financière? Est-ce qu'à un certain moment donné, Brewster a investi ou avait des actions dans la *United Imperial Cab*?

**M. Gregory:** Non, monsieur. Les autobus ne venaient que deux fois par jour au cours des trois mois d'été. *United Imperial Cabs* s'occupait de ces deux voyages quotidiens.

**Le président:** Monsieur Portelance.

**M. Portelance:** Monsieur Gregory, je suis étonné de voir que vos chauffeurs de taxis travaillent à la commission et puissent accepter de rester en ligne et de revenir parfois de l'aéroport sans passagers. Est-ce qu'ils retirent quelque chose du voyage?

**M. Gregory:** S'ils amènent un voyageur à l'aéroport et s'ils peuvent rester en ligne, c'est que ce n'est pas en vain.

**M. Portelance:** C'est juste.

**M. Gregory:** S'ils doivent revenir, c'est du temps perdu. Ils reviennent sans passagers.

**M. Portelance:** Disons toutefois qu'il y ait environ dix voitures à l'aéroport à un moment donné et que votre répartiteur téléphone au bureau ou demande d'autres taxis Yellow. Il peut en faire venir 30 de plus vu qu'il n'y en a que 10. Ces taxis se rendent à l'aéroport sans client et ils peuvent même revenir sans passager. Qu'arrive-t-il dans un cas semblable? L'acceptent-ils sans riposter?

## [Text]

**Mr. Gregory:** That is right, sir. You must remember that if it is a driver-owner, he is taking his chance by going to the airport. But at the same time, he cannot refuse to go there because we do guarantee this service to the DOT. We must supply those cabs at the airport. If a flight comes in 15 minutes earlier than originally planned, our dispatcher gets on the telephone and calls the dispatcher downtown. He needs 20 cabs and he needs them immediately. The first 20 cabs that are empty go to the airport. That is our commitment. We guarantee that nobody in the airport will wait over 10 minutes and I think I can verify this. Mr. Simmonds is the chairman of the airlines committee here. Any of the gentlemen here, the manager, Mr. Watts, or DOT or Mr. Simmonds can verify that there has never been a complaint in 23 years, at most one complaint a year, that has gone into any airlines or the manager of the airport, about our service.

**Mr. Portelance:** I was asking you this question only because we heard yesterday in another town that in a case like I just presented to you that a cab owner would receive something for his trip. This is the arrangement which they have but if it is accepted by your group.

**Mr. Gregory:** We have an arrangement, sir. The driver-owner is a sub-contractor to us—that is exactly what he is. He subcontracts and he will have good days and he will have bad days, the same as a company driver will. If a company driver for instance went to the airport and he loaded his limousine and he only had one passenger—previous to last month—he would come down for \$1.00. Then the company guaranteed him commission on another dollar. In other words, he receives commission on \$2.00 for the trip. The company would then pay him 40 per cent of \$2.00 which is 80 cents. The company got \$1.00 for the trip. Therefore they have lost money.

**Mr. Portelance:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Skoreyko.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Chairman, it was my understanding a few moments ago that you wanted to give the translators a break. Did you want to do that before I pursue my questions.

**The Chairman:** You are the last speaker, Mr. Skoreyko.

**Mr. Skoreyko:** If I am the last speaker, Mr. Chairman, I will take 30 minutes. You are going to have to give me three breaks in a row. I have got a number of questions so if you want to go ahead.

## [Interpretation]

**M. Gregory:** Oui, monsieur. Il ne faut pas oublier que s'il est propriétaire de taxi, il court un risque en se rendant à l'aéroport, il ne peut s'y soustraire parce que nous garantissons ce service au ministère des Transports. Nous devons fournir ces taxis à l'aéroport. Si un avion atterrit 15 minutes avant l'heure prévue, le répartiteur téléphone à notre bureau et demande 20 voitures immédiatement. Les 20 premières voitures libre se rende à l'aéroport. C'est là l'engagement que nous avons pris. Nous garantissons que personne n'attendra plus de 10 minutes à l'aéroport, ce que je peux prouver. N'importe qui, le président, M. Watts, le ministère de transports ou M. Simmonds, président du comité des compagnies aériennes peut prouver qu'il n'y a pas eu de plainte en 23 années de service, au plus une année, qui ait été adressée aux compagnies aériennes ou au directeur de l'aéroport au sujet de notre service.

**M. Portelance:** Je vous posais cette question simplement parce que dans une autre ville hier, pour un cas analogue à celui-ci, le propriétaire de taxi recevrait quelque chose en retour. C'est une entente qu'ils ont conclue.

**M. Gregory:** Nous avons une entente, monsieur. Le propriétaire est notre sous-traitant. Il connaîtra de bons jours et de mauvais jours tout comme le chauffeur d'une compagnie de taxi. Si un chauffeur de la compagnie se rend à l'aéroport avec un seul client, avant le mois dernier, il aurait reçu un dollar. La compagnie lui garantissait une ristourne sur l'autre dollar de sorte qu'il recevait une ristourne sur deux dollars. La compagnie lui versait donc 40 p. 100 du \$2, soit 80 cents. C'est donc la compagnie qui perdait de l'argent à \$1 du voyage.

**M. Portelance:** Merci.

**Le président:** Monsieur Skoreyko.

**M. Skoreyko:** Monsieur le président, j'avais l'impression que vous vouliez permettre aux interprètes de se détendre quelques minutes. Voulez-vous le faire avant que je ne pose des questions.

**Le président:** Vous êtes le dernier à prendre la parole.

**M. Skoreyko:** Si je suis le dernier, je prendrai 30 minutes. Vous devrez me donner trois pauses parce que j'ai une série de questions à poser, si vous voulez poursuivre.

## [Texte]

**The Chairman:** Go ahead.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Kueber, as solicitor for the franchise holder, in view of the problems that have arisen in Calgary and more particularly in Montreal and Toronto with relation to the lack of participation by outside cabs in the business at international airports, what would your view or your company's view on the opening of a common stand in conjunction with your franchise stand for taxis only at the international airport?

**Mr. Kueber:** Dealing first with the opening part of your question, we are suggesting that there are no problems at the Calgary airport in ground transportation.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Kueber, of all of the western meetings that we have held, that is in Vancouver and Edmonton, the greatest number of briefs so far have come from the City of Calgary. I suggest to you that if there is no problem at this point, there are impending problems and we should deal with them before they arise.

**Mr. Kueber:** Let us put it this way. there may be people interested in doing business at the airport but again I would suggest that I do not think there is a problem in the transportation in any event.

Getting into the question as to whether or not we are of the view that it should be opened up, we say that it should not be. We think that the service is going to be considerably worse than what it is now and we have touched on some of these occasions—peak periods within the downtown area. There will be no obligation to get out to the airport when they are required. We think that it is going to lie unwieldly from the point of view of the actual administration or allocation of fares to the airport, that is the pick up of passengers. You will need a common dispatcher for four companies or some such thing as this. In essence, we do not think that it is workable. We think that it would be unprofitable for probably all of them, at least less profitable than an ordinary fare from two other points in the city.

**Mr. Skoreyko:** It would be less profitable, Mr. Kueber, for your company only, would it not?

**Mr. Kueber:** I am suggesting that it would not be as profitable for any other company also as it would be for carrying a fare from two other points in the city because of the fact that the airport is slightly out of the city.

## [Interprétation]

**Le président:** Je vous en prie.

**M. Skoreyko:** Monsieur Kueber, en tant qu'avocat pour le détenteur de la franchise, face aux problèmes qui se sont présentés à Calgary et en particulier à Montréal et à Toronto, à cause du manque de participation de la part des compagnies de taxis qui ne font pas affaire aux aéroports internationaux, que penseriez-vous ou que penserait votre compagnie de l'ouverture d'un poste en commun qui serait ajouté à votre poste exclusif de taxis à l'aéroport?

**M. Kueber:** Tout d'abord, dans la première partie de votre question, vous insinuez qu'il n'y aurait pas de problèmes à l'aéroport de Calgary dans le domaine du transport de surface.

**M. Skoreyko:** Monsieur Kueber, au cours des séances du Comité, dans l'Ouest, soit à Vancouver et à Edmonton, la plupart des mémoires ont émané de la ville de Calgary. Je vous dis que s'il n'y a pas encore de problèmes pour l'instant, ceux-ci n'en restent pas moins éminents et qu'il faudrait y remédier avant qu'ils ne se présentent.

**M. Kueber:** Disons que certaines personnes sont peut-être intéressées à faire des affaires à l'aéroport, mais enfin je ne crois pas qu'il y ait de problèmes de transport de surface.

Pour ce qui est de la question de l'ouverture d'un poste en commun, nous ne sommes pas en faveur de cette solution. A notre avis, le service serait nettement inférieur à ce qu'il est en ce moment. Nous en avons déjà parlé au sujet des heures de pointe au centre-ville. Personne ne serait tenu de se rendre à l'aéroport au moment nécessaire. Disons également que ce ne sera pas pratique pour l'administration ou la répartition des passagers à l'aéroport. Il faudra un répartiteur pour quatre compagnies et ainsi de suite. Nous ne croyons pas que cela soit réalisable. Ce ne serait rentable pour personne et en fait moins rentable que ne le serait un voyage ordinaire de deux autres points de la ville.

**M. Skoreyko:** Ce serait uniquement moins rentable pour votre compagnie, n'est-ce pas monsieur Kueber?

**M. Kueber:** J'affirme que pour aucune compagnie ce ne serait pas aussi rentable que ne serait un voyage de deux autres points de la ville parce que l'aéroport se trouve en dehors de la ville.

## [Text]

**Mr. Skoreyko:** We have lost each other. The argument that is posed to us by cabs who are not able to participate in the return business from the airport is simply that they are asked to take certain fares out to the airport and are denied the right to pick up passengers at the airport.

If we set up a common stand in conjunction with your stand, they could use the northeast section of the city as another office. When you look at the international airport in Calgary, Mr. Kueber, deadheading is not a serious question. The fact that you have the right to park a given number of vehicles at the international airport in Calgary amounts to no more than having a second office in the northeast section of the city. It is really what it amounts to because I presume that if I came into Calgary to open up an office and wanted cheaper rent, I could find a location near or around the airport. It really does not matter where you are located. Really, you are stationing a number of automobiles on international airport property because you have a franchise which allows you to call those cabs at the international airport and direct them to trade forthcoming from northern Calgary because they can pick them up there much easier than your downtown cabs can. You have the opportunity of functioning out of that office.

I am simply saying that these people are asked to drive a passenger out to the international airport with no privilege of picking up passengers at the airport until they get out of that area, where it is unlikely that they would get a passenger. What would your company's objection be if the department was to set up a common stand that would hold 10 or 12 cabs? There may not be any business for them but then they would not be complaining either would they?

**Mr. Kueber:** The last part is probably the part that is most accurate in that whole suggestion because of the fact that United deadheads as you have heard as much or more than any other company in Calgary and it is the franchise holder at the airport. The service, which is really one of the most important considerations, is not going to be changed one iota by opening the airport to all of the companies. It is going to remain at best the same and probably get worse if there is no obligation to out there. Even this common stand that you have suggested would probably not work if the cars are all downtown at some peak period.

**Mr. Skoreyko:** Are there not times—inclement weather and other conditions—when

## [Interpretation]

**M. Skoreyko:** Nous ne sommes plus sur la même longueur d'ondes. Les taxis qui ne peuvent prendre de clients au retour de l'aéroport prétendent simplement qu'on leur demande d'amener certains voyageurs à l'aéroport et qu'on leur refuse le droit de prendre des clients à l'aéroport.

Si nous aménageons un poste en commun en plus de votre propre poste, ces taxis pourraient utiliser la section nord-est de la ville comme autre bureau. Pour l'aéroport international de Calgary, le retour à vide ne constitue pas une question vraiment très grave, monsieur Kueber. Avoir le droit de stationner un nombre donné de véhicules à l'aéroport international de Calgary ne représente rien de plus qu'avoir un deuxième bureau dans la section nord-est de la ville, car j'imagine que si j'arrivais à Calgary pour ouvrir un bureau dont le loyer serait modique, je pourrais trouver un bureau près de l'aéroport ou dans les environs. Peu importe l'endroit où vous êtes situé. Vous stationnez un certain nombre d'automobiles sur la propriété de l'aéroport parce qu'une franchise vous permet d'appeler ces taxis à l'aéroport international et de leur permettre de prendre des clients au nord-est de Calgary plus facilement que vos taxis du centre-ville. Vous pouvez donc ramifier vos activités à partir de cet emplacement. Ces personnes disent qu'elles doivent conduire un client à l'aéroport international sans avoir le droit de ramener de clients à moins que ces derniers ne sortent de cette zone, où la possibilité de trouver un client serait très mince. Quelle objection présenterait votre compagnie à l'aménagement par le gouvernement d'un poste en commun qui pourrait recevoir 10 ou 12 taxis? Ils n'auraient peut-être pas de clientèle, mais au moins, ils ne se plaindraient pas, n'est-ce pas

**M. Kueber:** La dernière partie est sans doute la plus juste parce que la United qui a parlé autant sinon plus que n'importe quelle autre compagnie de Calgary, des voyages de retour à vide, détient la franchise à l'aéroport. Le service qui constitue en réalité la question la plus importante ne changera aucunement par suite de l'ouverture de l'aéroport à toutes les compagnies de taxis. Ce sera probablement la même chose et même pire qu'auparavant parce que personne ne sera tenu d'y être présent. Ce poste en commun dont vous avez parlé ne fonctionnera sûrement pas si toutes les voitures se trouvent dans le centre-ville aux heures de pointe."

**M. Skoreyko:** N'y a-t-il pas des périodes où, en raison de la température inclemente ou

## [Texte]

you are in a situation where you could conceivably use additional vehicles because yours are tied up elsewhere?

**Mr. Kueber:** Experience has indicated that this does not happen. In fact, we are carrying a great deal more cabs than are required and using the whole fleet of 220, we can handle every situation including inclement weather.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Kueber, this morning in evidence that was given to this Committee, I think Mrs. Richardson said that all they were asking is the right to pick up a passenger. I pursued the line of questioning that indicated to me that even if I, as an incoming passenger, telephoned a taxi company of my choice, they were not legally allowed to pick me up at the airport. I think Mr. Gregory said that this was not the case. What are the facts in relation to that matter?

**Mr. Kueber:** The fact is that any taxicab company who has been called by someone at the airport is permitted by the airport personnel, by United Imperial Cabs, by the RCMP and by anyone else out there, to pick up that passenger.

**Mr. Skoreyko:** Where would they park, Mr. Kueber, in order to come into the airport to let me know that they are out there waiting for me, because I do not want to stand in the rain?

**Mr. Kueber:** Well as I indicated, there is a designated place for these cars to pick while they are waiting. They can drive around right to the front of the terminal, pick up their fare and be gone.

**Mr. Skoreyko:** How far is this designated area? Is that the one reference is being made to as being 700 yards away?

**Mr. Kueber:** And which Mr. Gregory says is not 700 yards.

**Mr. Skoreyko:** Yes.

**Mr. Gregory:** You came out of the departure doors yourself, sir.

**Mr. Skoreyko:** Yes, into an army bus.

**Mr. Gregory:** That is right. You could look directly across the street, at the crosswalk there, and you could see a wire fence. Is that right?

**Mr. Skoreyko:** Yes.

## [Interprétation]

pour d'autres raisons vous pourriez faire appel à d'autres voitures lorsque les vôtres seraient retenues ailleurs?

**M. Kueber:** L'expérience nous a démontré que cela ne se produisait jamais. En fait, nous utilisons beaucoup plus de taxis que ne l'exige la situation. Ainsi, en utilisant les 220 voitures de notre flotte, nous pouvons remédier à toutes les situations, même lorsque la température est mauvaise.

**M. Skoreyko:** M. Kueber, au cours d'un témoignage présenté ce matin, par M<sup>me</sup> Richardson, je crois, a dit que les chauffeurs de taxi ne demandaient que le droit de prendre des clients. Après une série de questions, j'ai appris que si j'arrivais à l'aéroport et téléphonais à une compagnie de mon choix, sur le plan juridique, le chauffeur n'est pas autorisé à venir me chercher à l'aéroport. Je pense que M. Gregory a dit que tel n'était pas le cas. Qu'en est-il donc?

**M. Kueber:** Toute compagnie de taxi qui a reçu un appel téléphonique d'une personne à l'aéroport est autorisée par le personnel de l'aéroport, la *United Imperial Cabs*, par la Gendarmerie royale et par tous les autres à aller chercher ce client.

**M. Skoreyko:** Où pourront-ils stationner leur voiture pour m'avertir qu'ils m'attendent si je ne veux pas attendre sous la pluie?

**M. Kueber:** Comme je l'ai déjà dit, un endroit a été réservé pour les voitures qui attendent leur client. Ils peuvent se rendre juste en avant du terminus, prendre leur client et repartir.

**M. Skoreyko:** A quelle distance se trouve cette zone? Est-ce celle qui se trouverait à 700 verges de l'aérogare?

**M. Kueber:** M. Gregory a affirmé qu'il ne s'agissait pas de 700 verges.

**M. Skoreyko:** En effet.

**M. Gregory:** Vous êtes sorti par la porte de départ vous-même.

**M. Skoreyko:** Oui, dans un autobus de l'armée.

**M. Gregory:** En effet. De l'autre côté de la rue, à l'intersection, vous pouviez voir une clôture de broche, n'est-ce pas?

**M. Skoreyko:** Oui.

## [Text]

**Mr. Gregory:** That is where the cabs park which would be a matter of about 20 yards. It is the width of the street, at any rate.

**Mr. Skoreyko:** What is wrong with parking across the street?

**Mr. Gregory:** Nothing. That is where they were designated to park.

**Mr. Skoreyko:** DOT then tells them to park behind the wire fence. Is that it?

**Mr. Gregory:** That is right, sir, that is where their space was allotted.

**Mr. Kueber:** They still pick up their passenger at the front of the terminal.

**Mr. Skoreyko:** Yes, I understand that, but then your cabs park right in front of the door.

**Mr. Gregory:** No, they do not, sir.

**Mr. Skoreyko:** I beg your pardon, sir. I was there at noon and one of your cabs was parked in front of the arrivals door with no driver in it. It was there when I arrived and it was there after I left.

**Mr. Gregory:** I will have to get after that driver.

**Mr. Skoreyko:** I wish I had obtained his number but he was there and the commissioners looked the other way.

**Mr. Gregory:** Our allotted position there, when you come out the door is at the left for the cabs and at the right for the bus. Now you may have to walk 20 yards to the bus. Also, on the left side, we are supposed to come up only so far. Our dispatcher handles each and every person coming out of there by standing in the doorway and saying: "Cab or limousine, sir." If he says he wants a limousine, he is designated to the right. If he wants a cab, then the cab is waved up.

**Mr. Skoreyko:** Yes.

**Mr. Gregory:** The facilities we used to have out at the airport is where an addition was put on. We used to be parked in the back where we could park 15 to 20 cabs. The situation being what it was they had to add an addition to the airport which left us short of space. They did give us enough room along the building to park four cabs and room down south of that for another 30 cabs. As the cabs start to move and as the flight comes in and people start coming out, our dispatcher calls them up in turn. They do not all

## [Interpretation]

**M. Gregory:** Il s'agit du stationnement des taxis, qui se trouve à environ 20 verges, la largeur de la rue, c'est tout.

**M. Skoreyko:** Qu'y a-t-il de mauvais à stationner de l'autre côté de la rue?

**M. Gregory:** Rien. C'est l'endroit qu'on a choisi pour le stationnement.

**M. Skoreyko:** Le ministère des Transports les oblige à stationner leur voiture derrière la clôture, n'est-ce pas?

**M. Gregory:** C'est la zone qui leur a été réservée.

**M. Kueber:** Ils vont toujours chercher leurs clients devant le terminus.

**M. Skoreyko:** Je le comprends, mais vos taxis stationnent juste devant la porte.

**M. Gregory:** Non, monsieur.

**M. Skoreyko:** Je m'excuse mais à midi un de vos taxis se trouvait sans chauffeur devant la porte d'arrivée. La voiture y était lorsque je suis arrivé et elle y était encore lorsque je suis parti.

**M. Gregory:** Il me faudra retracer ce chauffeur.

**M. Skoreyko:** J'aurais dû prendre son numéro. Le commissionnaire regardait ailleurs alors que la voiture était stationnée sans chauffeur.

**M. Gregory:** En sortant, la place qui est réservée à nos taxis est à gauche et à droite pour nos autobus. Il faudra peut-être franchir 20 verges pour l'autobus. Nous sommes censés n'aller qu'à gauche. Le répartiteur demande à chaque personne qui se présente si elle désire une voiture ou la limousine. Si elle désire la limousine, on la dirige vers la droite. Dans l'autre cas, on fait signe au taxi de s'approcher.

**M. Skoreyko:** Oui.

**M. Gregory:** Nous étions stationnés à l'arrière où nous avions suffisamment de place pour 15 ou 20 taxis. En raison de la situation, on a dû agrandir l'aéroport et on nous a enlevé de l'espace. Nous ne pouvions stationner que quatre taxis le long de l'immeuble et 30 autres taxis sur un terrain placé plus au sud.

Le répartiteur assure le roulement des taxis. Les chauffeurs ne se présentent pas devant la porte. Le public peut toutefois stationner devant cette porte pour aller chercher

## [Texte]

come up there and rush up in front of the doors. At the same time, the general public is allowed to park in front of those doors to pick up wives and husbands and so on and so forth, which causes a bit of congestion at times. Through the co-operation of the commissionaires up there, of the RCMP, of the airport manager, of the airlines people and so on, we have been able to get by quite sufficiently.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Gregory, with regard to the commissionaires and the policing at the international airport, are you satisfied that these people are reasonable? I understand that in some cases—I do not know how true this is because I have no proof of it—a man will pull up to the arrivals door to pick up his wife and if he is inside getting her baggage more than a minute or two, he will come out and have a \$5 ticket on his car. Do you find that these people are that unreasonable? As I said, at noon today, they were looking the other way.

**Mr. Gregory:** They have a posted area out there, sir, where there is quite a turnover of passengers. If one person is going to get out of his car that hinders you from going into the unloading area. There have been occasions when people have left their car and gone up to the bar. The car was towed away. But your question is "are they unreasonable". I say they are not. We get as many tickets as anyone else.

**Mr. Skoreyko:** I realize that but all I am trying to do is achieve a degree of fairness. Now is it true—as was pointed out to me at noon today—that whether it be a private car or some other company's car, or indeed your own car, if you left that car for the purpose of picking up a passenger or paging him or picking up his luggage for more than two minutes that you could conceivably get a ticket?

**Mr. Gregory:** Yes it is true.

**Mr. Skoreyko:** Well then I suppose our argument is with DOT and we should have five minute parking areas or something like that?

**Mr. Gregory:** If you are going to leave your car and you have to leave your car, they have another area where you can park.

**Mr. Skoreyko:** Yes, but it is across the fence. You go in through a gate. People are not cattle you know. They want a little bit of service. All I am saying is let us not deny them the right to park their car and pick up their passenger. They have paid damn big

## [Interprétation]

leur épouse ou le mari ou autres, ce qui occasionne parfois une congestion. Grâce à la collaboration des commissionnaires, de la Gendarmerie royale, du directeur de l'aéroport et des représentants des lignes aériennes, nous avons pu nous en tirer assez bien.

**M. Skoreyko:** Monsieur Gregory, croyez-vous que les commissionnaires et les surveillants de l'aéroport soient justes? Je veux dire par cela que dans certains cas, je ne sais pas si c'est vrai car je n'en ai pas la preuve, un homme se présente à la porte d'arrivée pour aller chercher sa femme et à son retour, après une ou deux minutes, il trouvera une contravention de \$5. Trouvez-vous que ces personnes exagèrent beaucoup? Comme je l'ai dit, à midi, ils ne regardaient pas dans cette direction.

**M. Gregory:** Ils assurent la surveillance d'une zone où il y a tout un roulement de voyageurs. Si une personne sort de sa voiture cela vous empêche de venir y déposer des clients. Certaines personnes ont déjà laissé leur voiture pour aller au bar. Leur voiture a été remorquée. Vous désirez savoir s'ils dépassent les bornes. Non. Nous recevons autant de contraventions que les autres gens.

**M. Skoreyko:** Je m'en rends compte, mais enfin j'essaie de savoir s'il est vrai, comme on me l'a signalé à midi, que pour la voiture d'un particulier, d'une autre compagnie de taxi, ou même de votre propre voiture, si vous laissez cette voiture pendant plus de deux minutes pour aller chercher un voyageur, le faire appeler ou aller chercher ses bagages, vous pourriez recevoir une contravention?

**M. Gregory:** Oui, c'est vrai.

**M. Skoreyko:** Alors, il faudrait donc s'adresser au ministère des Transports pour obtenir le droit de stationner sa voiture au moins cinq minutes.

**M. Gregory:** Une autre zone est réservée au stationnement de votre voiture.

**M. Skoreyko:** Oui, c'est situé de l'autre côté de la clôture, et il faut traverser une barrière. Nous ne sommes pas du bétail. Nous voulons un peu de service. On ne devrait pas leur refuser le droit de stationner leur voiture pour aller chercher des passagers. Ils paient

## [Text]

money to fly these aircraft and we do not want to treat them like dogs when they get off the airplane. I am not complaining about your service, Mr. Gregory, I think it is beautiful.

**The Chairman:** Mr. Skoreyko, I think that this regards the management of the airport more than these gentlemen here.

**Mr. Skoreyko:** On the contrary, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I know you want to get some information but I think those questions can be put to the airport manager.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Chairman, we have no way of getting the bureaucrats or the officials of the Department of Transport before us at this particular time. We are in Calgary. The same position arises in Edmonton as it does here. As I pointed out earlier, Mr. Chairman, I was out at the airport at noon today and I noticed the signs as they were. I do not think they are any fairer in Calgary than they are in Edmonton or Vancouver. Certainly if this is part of the problem I would like Mr. Gregory's opinion on it. Then this Committee can make an appropriate recommendation. If you rule that it is not within the ambit of our discussions or should not be within our terms of reference, then I will abide by your ruling, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I hate to be unfair to you, Mr. Skoreyko, but I think these questions should be put to the airport manager.

**Mr. Skoreyko:** Will you summons the airport manager then as a witness before this Committee?

**The Chairman:** It is up to the Committee, not to me. If the Committee feels you should have him, we will require his presence.

Mr. Skoreyko, I do not want to be unfair to you, but your time has expired. You have already spent 15 minutes.

**Mr. Skoreyko:** All right, sir. I will put my hand up for further questioning. Will you put me on the list again.

**The Chairman:** Are there any further questions gentlemen?

**Mr. Turner (London East):** I have two questions, Mr. Chairman. Mr. Gregory you said that the city has nothing to do with your

## [Interpretation]

beaucoup d'argent pour voyager dans un de ces avions. Nous ne voulons pas les traiter comme des chiens lorsqu'ils descendent de l'avion. Je ne me plains pas de votre service, monsieur Gregory, au contraire.

**Le président:** Monsieur Skoreyko, je crois que cette question intéresse plus la direction de l'aéroport que ces messieurs.

**M. Skoreyko:** Au contraire, monsieur le président.

**Le président:** Je sais que vous désirez obtenir des renseignements, mais à mon avis, ces questions peuvent être posées au directeur de l'aéroport.

**M. Skoreyko:** Il n'est pas possible de faire venir les bureaucrates ou les fonctionnaires du ministère des Transports. La même situation prévaut à Edmonton comme à Calgary. Comme je l'ai signalé plus tôt, monsieur le président, je me suis rendu à l'aéroport à midi et j'ai remarqué les affiches qui s'y trouvent. Je ne crois pas qu'elles soient mieux à Calgary qu'à Edmonton ou Vancouver. S'il s'agit d'un aspect du problème, j'aimerais connaître l'opinion de M. Gregory à ce sujet, car le Comité pourrait formuler une recommandation pertinente. Si vous décidez que cela ne relève pas de notre mandat, je me soumettrai à votre décision, monsieur le président.

**Le président:** Je n'aime pas être injuste à votre égard, monsieur Skoreyko, mais je crois que ces questions devraient être posées au directeur de l'aéroport.

**M. Skoreyko:** Allez-vous demander au directeur de l'aéroport de se présenter devant le Comité, alors?

**Le président:** Je m'en remets à la volonté des membres du Comité. Si vous êtes d'avis que nous devrions entendre le témoignage du directeur de l'aéroport, nous exigerons qu'il se présente devant nous.

Monsieur Skoreyko, je ne veux pas être injuste à votre égard, mais votre temps de parole est écoulé. Vous avez déjà parlé pendant quinze minutes.

**M. Skoreyko:** D'accord. Puis-je m'inscrire au prochain tour?

**Le président:** Auriez-vous d'autres questions à poser, messieurs?

**M. Turner (London-Est):** Monsieur Gregory vous affirmez que l'établissement de vos prix ne relève aucunement de la ville. Ne tenez-

## [Texte]

rates. Do you not take into consideration that you have to deadhead one way most of your trips regardless of whether it is to the airport or on business in the city?

**Mr. Gregory:** United Imperial Cabs have an obligation to operate and it costs them so much to operate just like any other business. The cost of gasoline went up, the cost of tires went up, the cost of all parts and equipment for automobiles went up, the cost of mechanics went up. We do maintain our own garage in which we have \$75,000 worth of equipment. The cost of all these things does go up as time goes on. We are not trying to capitalize on the fact that we have a franchise, we are just trying to survive. By getting a 10 cent raise in the meter rate, it was the raise that we thought we had legitimately coming with all the prices going up. Like I said before, we consulted each of the other cab companies. Two of the bigger cab companies agreed that they needed this raise also. At the time when we went to all the trouble of changing our meters, which was a tremendous cost to us, they in turn did not go up. If they can operate at a lower basis, then maybe they do not have the overhead to provide the service that is needed for the City of Calgary. We certainly thought at that time that was what we had to have.

**Mr. Turner (London East):** Mr. Gregory, can you give me the name of the president, the secretary-treasurer and the directors of the United Imperial Cabs Ltd.

**Mr. Gregory:** Yes sir I can give you that. Mr. K. O. Fowlie is the President. Miss Mable Carter is the Secretary-Treasurer. Mr. Jack Fowlie is the General Manager. I am the Operations Manager.

**Mr. Turner (London East):** They are in sole control of United Imperial Cabs in Calgary?

**Mr. Gregory:** That is right, sir.

**Mr. Turner (London East):** Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Skoreyko.

**Mr. Skoreyko:** Thank you, Mr. Chairman. I promise to be as brief as I possibly can.

Mr. Gregory, I do not think you answered my question as to whether or not you would object if this Committee recommended a common stand at the international airport.

**Mr. Gregory:** I think from the point of view of the company, we would object.

## [Interprétation]

vous pas compte du fait qu'il vous faut revenir à vide la plupart du temps, qu'il s'agisse de l'aéroport ou à l'intérieur de la ville.

**M. Gregory:** La *United Imperial Cabs* est obligée d'assurer le service auquel elle s'engage et cela lui coûte autant que pour tout autre commerce. Le coût de l'essence, des pneus, des pièces, de l'équipement des voitures et des mécaniciens a monté. Notre propre garage contient un matériel valant \$75,000. Le coût de toutes ces choses augmente sans cesse. Nous n'essayons pas de profiter du fait que nous ayons une franchise, nous essayons tout simplement de survivre. La hausse de 10c. du tarif par taximètre, égalait l'augmentation à laquelle nous croyions devoir faire face. Comme je l'ai dit auparavant, nous avons consulté toutes les autres compagnies de taxi. Deux des grandes compagnies sont convenues qu'elles avaient également besoin de cette augmentation. Après avoir changé à très grands frais tous nos taximètres les autres compagnies n'ont pas voulu augmenter leur tarif. Si elles peuvent le faire avec moins d'argent, elles n'ont peut-être pas les frais nécessaires pour prévoir le service requis dans la ville de Calgary. Nous croyions à ce moment-là, qu'il nous le fallait.

**M. Turner (London-Est):** Pouvez-vous me donner le nom du président, du secrétaire-trésorier et des administrateurs de la *United Imperial Cabs Ltd.*?

**M. Gregory:** Oui, monsieur. M. K. O. Fowlie est président, M<sup>me</sup> Mable Carter, secrétaire-trésorière et M. Jack Fowlie, directeur général. Je suis directeur des opérations.

**M. Turner (London-Est):** Ils contrôlent la *United Imperial Cabs* à Calgary?

**M. Gregory:** Oui, monsieur.

**M. Turner (London-Est):** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Skoreyko.

**M. Skoreyko:** Merci, monsieur le président. Je vous promets d'être aussi bref que possible.

Monsieur Gregory, je ne crois pas que vous m'ayez dit si vous auriez des objections à ce que le Comité recommande la création d'un poste en commun à l'aéroport international.

**M. Gregory:** Je crois que du point de vue de la compagnie, nous aurions certaines objections.

[Text]

**Mr. Skoreyko:** You think it would impede your business and seriously affect your business and that such a move on the part of the government would be unwarranted?

**Mr. Gregory:** Well, sir, perhaps I can elaborate on this a little. United Imperial Cabs do have and do carry a lot of equipment. We pay, for instance, \$15,000 a year for dispatching up there. We paid \$24,000 last year as our 7 per cent to DOT which means a total fixed expense of \$40,000 that is there without accounting for any deadheading, or any gasoline, or any other expense. This is a fixed overhead expense of \$40,000 a year that it costs us.

I am not quite sure how a family affair would work up there. To be quite honest we have not been able to get co-operation or we have not been able to get together as a unit in Calgary as far as the cabs are concerned. We, as United Imperial Cabs, do operate our business to the best of our knowledge. We try and co-operate with all of the other cab companies as best we can and we have an obligation to look after the airport and to provide a service. I think in the exhibits you have with the brief here—there is a letter of—you can inquire from DOT, from the airport manager up here. You have an airlines committee that will tell you that any of these comments that you had this morning on the fact that we do not handle our business correctly and do not handle it fully at all times are contradictory.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Gregory, were these letters recommending your firm solicited or are these unsolicited letters?

**Mr. Gregory:** We went and asked each and every one of these hotels for a letter so that we could present them to this Committee.

**Mr. Skoreyko:** Does that not lose its credibility somewhat?

**Mr. Gregory:** I do not see how, sir. We certainly did not tell them what to say in the letters. We certainly could not. They have been doing business with United Imperial Cab since its inception. Calgary Inn which was built six years ago requested us to come in there at the outset. Holiday Inn was built seven years ago. They requested us to come in there at the outset of their business. I pointed out before, sir, that we do have 107 speed lines. Only eight of these go into the hotels that are employed directly with the airport. The other 101 speed lines that we have are all by request and I think that should speak for our business and our service.

[Interpretation]

**M. Skoreyko:** Vous croyez que cela nuirait sensiblement à vos affaires et qu'un tel geste de la part du gouvernement ne serait pas justifié?

**M. Gregory:** Je pourrais peut-être préciser un peu plus cette question. La *United Imperial Cabs* possède un grand équipement et elle débourse \$15,000 par année pour la répartition à l'aéroport. Nous avons payé \$24,000 l'an dernier pour les 7 p. 100 qui sont versés au ministère des Transports, ce qui signifie un total de \$40,000 de frais fixes, sans compter les voyages à vide, l'essence ou toute autre dépense. Nous devons donc payer \$40,000 en frais généraux par année.

Je ne sais comment une entreprise familiale pourrait réussir. En toute franchise, nous n'avons pas pu compter sur la collaboration de personne ou nous n'avons pas pu unir tous les taxis de Calgary. La *United Imperial Cabs* travaille au mieux de sa connaissance. Nous collaborons avec les autres compagnies de taxi autant que nous le pouvons et nous sommes obligés de desservir l'aéroport. Je crois qu'au nombre des pièces justificatives qui se trouvent annexées au mémoire, se trouve une lettre du directeur de l'aéroport, dont vous pouvez vous renseigner auprès du ministère des Transports. Le comité des compagnies aériennes vous dira que les commentaires que vous avez entendus ce matin voulant que nous ne nous occupions pas bien de notre affaire, sont contradictoires.

**M. Skoreyko:** Monsieur Gregory, est-ce que les lettres recommandant votre compagnie ont été sollicitées ou non?

**M. Gregory:** Nous avons demandé à chacun de ces hôtels de préparer une lettre que nous présenterions à votre comité.

**M. Skoreyko:** Est-ce qu'elles ne perdent pas un peu de leur valeur?

**M. Gregory:** Je ne vois pas comment. Nous ne leur avons pas donné de directives au sujet de leur contenu. Nous ne le pouvions pas. Ils font affaires avec *United Imperial Cabs* depuis le début. *Calgary Inn* qui a été construit il y a six ans, nous a demandé de nous y installer dès le début. *Holiday Inn* a fait la même demande lors de sa construction, il y a sept ans. J'ai déjà dit que nous avons 107 lignes rapides dont seulement huit se rendent aux hôtels, qui sont reliées directement à l'aéroport. Les 101 autres sont toutes accordées sur demande et je crois que cela devrait parler en faveur de notre travail.

## [Texte]

**Mr. Kueber:** Mr. Skoreyko, if I might interrupt. One of the letters was not solicited. That is the one that is annexed to the letter from the Sheraton Summit Hotel from the cab driver.

**Mr. Skoreyko:** Yes, I noticed that one. It is the one in writing.

**Mr. Kueber:** We certainly did not ask that cab driver to write that letter.

**Mr. Skoreyko:** I notice though, Mr. Kueber, that one of the companies that wrote in and so highly recommended your firm said they would be pleased to entertain the idea of putting up for tender their premises for service.

**Mr. Kueber:** That is correct, we also noted that. The Highlander was obviously solicited by the other group did not say that the service rendered by Yellow United was inferior or that they were unhappy with it either.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Kueber, you said that no one to your knowledge would be interested in taking over the operation at the airport. I think that was the remark that you made earlier in your answer to I think Mr. Horner. You said that no one was able to or would be able to.

**Mr. Kueber:** "Able to" is what I think I said.

**Mr. Skoreyko:** Do you not agree, Mr. Kueber, that if I had the necessary finances and was interested in this kind of business—with the licenses being as available as they are in the City of Calgary—that I could quite readily be in a position to tender on this kind of a contract.

**Mr. Kueber:** No question about it, sir. If you wished to expend the amount of money, for example, that the United Cab operation spends right now, you would be in the position to do so.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Chairman, my final questions are to clear up the question of rates. Mr. Kueber, I suppose you have read evidence to the effect that there are contracts from the Department of Transport to people such as your company ranging anywhere from a subsidy to a rate as high as 7 per cent. Do you feel that this is fair, and if it is not fair, what other system could you recommend for DOT to consider?

## [Interprétation]

**M. Kueber:** Si vous me permettez de vous interrompre, monsieur Skoreyko, une de ces lettres n'a pas été sollicitée. Il s'agit de celle qui est annexée à la lettre du *Sheraton Summit Hotel*, qui provient du chauffeur de taxi.

**M. Skoreyko:** Oui, je l'ai remarquée. Elle est écrite à la main.

**M. Kueber:** Nous n'avons sûrement pas demandé à ce chauffeur d'écrire cette lettre.

**M. Skoreyko:** Oui, mais j'ai remarqué qu'une compagnie qui a tellement louangé votre compagnie a dit qu'elle serait heureuse de recevoir des offres pour le service de l'endroit.

**M. Kueber:** C'est juste, nous l'avons également remarqué. La *Highlander* qui avait sûrement été sollicitée par l'autre groupe n'a pas dit que le service rendu par la *Yellow United* était inférieur au nôtre et qu'elle n'était pas satisfaite de son service.

**M. Skoreyko:** Monsieur Kueber, vous avez dit qu'à votre connaissance, personne ne serait intéressé à assurer le service de l'aéroport. Je crois que vous avez dit plus tôt en réponse à une question de M. Horner, que personne ne le pourrait ou ne le voudrait.

**M. Kueber:** Je crois avoir dit que personne ne «serait capable».

**M. Skoreyko:** Monsieur Kueber, ne croyez-vous pas que si j'avais suffisamment d'argent et si j'étais intéressé par ce genre d'affaires, étant donné la disponibilité des licences à Calgary, je pourrais fort bien présenter une soumission pour ce genre de contrat.

**M. Kueber:** Sans aucun doute, monsieur. Si vous vouliez augmenter la somme d'argent que dépense la *United Cabs* à l'heure actuelle, vous seriez en mesure de le faire.

**M. Skoreyko:** Monsieur le président, j'aimerais en dernier lieu élucider la question des tarifs. Monsieur Kueber, je suppose que vous avez lu les témoignages voulant qu'il y ait des contrats accordés par le ministère des Transports à des gens comme ceux de votre compagnie, qui vont d'une subvention à un taux aussi élevé que 7 p. 100. Croyez-vous que c'est juste, et si cela ne l'était pas, quelle autre méthode recommanderiez-vous au ministère des Transports?

## [Text]

**Mr. Kueber:** Mr. Skoreyko, I would suggest that a percentage basis, in the view of the company, is the fairest way of doing it.

**Mr. Skoreyko:** Why a percentage basis rather than a flat rate, if I may ask you, Mr. Kueber?

**Mr. Kueber:** It is based on the business then. If it is \$24,000 and there is no business coming out of the airport, then it is going to be too much. In other words, I think it has to be gauged to the amount of business coming out of the airport.

**Mr. Skoreyko:** Do you consider Vancouver at a 5 per cent rate fair in relationship to a 7 per cent rate in Calgary, particularly where you would have many, many more passengers leaving and arriving in Vancouver than you would have in Calgary?

**Mr. Kueber:** I think it is sir.

**Mr. Skoreyko:** Do you think distance is a factor?

**Mr. Kueber:** I think it is fair from the two points of view. The volume of business is probably greater and in addition the fare rate is higher because of the extra distance. But the extra fare may not be commensurate with the extra distance. I do not know their situation but I would presume they are able to run a profitable operation at 5 per cent based upon the distance, the fare and the volume of business.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Gregory, you made a comment this afternoon to the effect that if a driver was able to pick up a passenger on his return trip from the airport downtown this was gravy and eliminated deadheading. I ask you sir: "Is it not gravy for the other cab driver as well?"

**Mr. Gregory:** I meant that was gravy because you do not have an angry cab driver or something. If you are dealing with cab drivers and you tell them to deadhead back five or six miles, he is not too pleased. If he is there and gets the trip and he comes out of there he is a much happier cab driver. Naturally if he gets a trip out of there, he is going to make a little more commission. I could drive downtown, sir, and take four trips while you have taken one \$3 trip after waiting an hour at the airport. I could be driving downtown and take four short trips and make more money than the cab driver who goes to the airport and waits in line for an hour and

## [Interpretation]

**M. Kueber:** Monsieur Skoreyko, la compagnie est d'opinion que la méthode du pourcentage du tarif est la plus juste.

**M. Skoreyko:** Pourquoi préférer le pourcentage au taux forfaitaire?

**M. Kueber:** Cela dépend du chiffre d'affaires. Si cela représente \$24,000 alors qu'on ne tire pas d'argent de l'aéroport, ce sera évidemment trop. Cela dépend donc de la clientèle.

**M. Skoreyko:** Estimez-vous que le taux de 5 p. 100 exigé à Vancouver soit juste par rapport au 7 p. 100 à Calgary, en particulier si vous avez beaucoup plus de voyageurs qui arrivent et qui partent de Vancouver que de Calgary?

**M. Kueber:** Je le crois, monsieur.

**M. Skoreyko:** Croyez-vous que la distance entre en ligne de compte?

**M. Kueber:** Cela me semble juste à deux points de vue. Le volume d'affaires est probablement plus grand, et en outre, le tarif forfaitaire est plus élevé en raison d'une plus grande distance, même le taux supplémentaire n'est peut-être pas proportionnel à la distance supplémentaire à parcourir. Je ne connais pas leur situation, mais j'imagine que leur entreprise peut être rentable si on exige d'eux un taux de 5 p. 100 fondé sur la distance, le tarif et le volume d'affaires.

**M. Skoreyko:** Monsieur Gregory, vous avez dit cet après-midi que si un chauffeur pouvait prendre un voyageur à son retour de l'aéroport vers le centre de la ville, que c'était de la crème pour lui et que cela éliminait le voyage à vide. N'est-ce pas aussi vrai pour l'autre chauffeur de taxi?

**M. Gregory:** Je voulais dire qu'il n'y avait pas de chauffeur mécontent à ce moment-là, car si vous faites affaire avec des chauffeurs de taxi et leur dites de revenir cinq ou six milles sans client, ils ne sont pas trop contents. Si le chauffeur trouve un passager sur place, il sera beaucoup plus heureux au retour. Naturellement, s'il trouve un client pour le retour, il se fera une meilleure commission. Je pourrais aller en ville, monsieur, amener quatre clients pendant que vous auriez pris un seul voyage de \$3 après avoir attendu une heure à l'aéroport. Avec ces quatre clients je pourrais facilement faire plus d'argent en ville que le chauffeur qui

## [Texte]

takes a \$3 trip down. I could have made four trips downtown. Some cab drivers like to stay downtown and some like to go to the airport.

**Mr. Skoreyko:** You still object to a common stand?

**Mr. Gregory:** Yes, I would.

**Mr. Skoreyko:** Thank you very much.

**The Chairman:** Are there any other questions gentlemen?

**Mr. Pringle:** Could I ask one final question, Mr. Chairman. In Vancouver the suggestion was made by one cab company that they could give better service if they had the opportunity to pick up passengers at the airport and bring them into Vancouver. Or, they could pick up passengers in Vancouver and take them to the airport on an individual cab basis and possibly pick up two or three passengers to deliver them to North Vancouver or New Westminster on a home delivery basis, as I call it, rather than to a centre. They could possibly do this at a flat rate of \$1.75 per person. This is opposed to your suggestion that we should have a terminal here where you would move a whole bunch of people into one spot downtown and then they would have to get home which the travelling public does not deem to be the best service in the world with regard to transportation. In your opinion, is there any merit to this?

**Mr. Kueber:** As we said earlier, if three people get into a cab at the Calgary Airport to go downtown, the fare is going to be \$3, so that is \$1 each. If they get into the bus it is going to be \$3.75 or \$1.25 each.

Suppose that there were a downtown centre, if I take a cab from my house to the downtown centre the fare is \$3 and it is \$1.25 on the bus out to the airport, a total of \$4.25. If I take a cab from my home directly to the airport it is probably \$6 so therefore there is an increase of \$1.75.

**Mr. Pringle:** I will not pursue it. I promised not to, but thank you, Mr. Chairman, for putting that on the record.

**The Chairman:** Well gentlemen this is the end of the questioning of the United Imperial Cabs Ltd. I want to thank the two gentlemen here, Mr. Gregory and Mr. Kueber.

I would like someone to move that the brief be appended to our report.

**Mr. Deakon:** I so move.

## [Interprétation]

sera à l'aéroport. Certains chauffeurs préfèrent rester en ville et d'autres, aller à l'aéroport.

**M. Skoreyko:** Vous vous opposez toujours à un poste en commun?

**M. Gregory:** Oui, monsieur.

**M. Skoreyko:** Merci beaucoup.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions, messieurs?

**M. Pringle:** Pourrais-je poser une dernière question, monsieur le président? A Vancouver, une compagnie de taxi a suggéré qu'elle pourrait donner un meilleur service si elle pouvait prendre des passagers à l'aéroport pour les ramener à Vancouver. Ils pourraient prendre des passagers à Vancouver pour les conduire à l'aéroport dans un taxi indépendant, et prendre deux ou trois clients et les laisser à North Vancouver ou à New Westminster à leur porte, plutôt qu'à un endroit central. Cela pourrait se faire éventuellement à un prix forfaitaire de \$1.75 par personne. Cela entre en contradiction avec votre suggestion voulant qu'il y ait un terminus d'où vous transporteriez plusieurs personnes au centre de la ville. Ces gens devraient ensuite se rendre à leur domicile. Les voyageurs n'estiment pas que ce soit le meilleur service de transport au monde. D'après vous, cette proposition a-t-elle un certain mérite?

**M. Kueber:** Comme nous l'avons dit auparavant, si trois personnes prennent un taxi, à l'aéroport pour aller en ville, le tarif sera de \$3, soit \$1 par personne tandis qu'en autobus, le voyage sera de \$3.75 ou de \$1.25 par personne.

Supposons qu'il y ait un point central en ville. De chez moi au centre de la ville en taxi, cela me coûte \$3. Si j'ajoute \$1.25 pour l'autobus, cela s'élève à \$4.25. Si je prends un taxi de chez moi à l'aéroport, cela me coûtera probablement \$6, soit une différence de \$1.75.

**M. Pringle:** Je ne poursuivrai pas, vu que je l'ai promis. Je vous remercie, monsieur le président de verser ces renseignements au compte rendu.

**Le président:** Messieurs, il n'y a donc plus de questions à poser à la *United Imperial Cabs Ltd.* Je tiens donc à remercier messieurs Kueber et Gregory d'être venus témoigner.

J'aimerais que quelqu'un propose que le mémoire soit annexé au compte rendu.

**M. Deakon:** Je le propose donc.

## [Text]

**The Chairman:** We will now have a break of 15 minutes to visit the Planetarium. The General Manager is there and is waiting for you.

—After Break—

**The Chairman:** Our next brief will be from the City Cabs Company. I would call upon Mr. Ellis to come forward, please.

**Mr. Ellis (City Cabs):** Ladies and gentlemen, this is a hard act to follow—the presentation from United Cab and earlier on. We do not have professional advice here. However, my two cohorts and myself will do our best to answer any and all questions for you.

I would like to make this clear. Our brief is not a brief from City Cabs. We are representing 14 small cab companies, 13 of which are listed on the second page of our brief. We omitted Currie Taxi which should be on there.

These small companies have upwards of 100 cars and 200 employees between them. This is a conservative estimate.

I will introduce to you George Lawson, he is from the Island Taxi Company, and John Beagle from another small company. They will help me in answering any questions that you may have.

We are not here to snipe at Yellow Cab. Yellow Cab is a good company and in the past has done possibly more than any other single factor in the city of Calgary to clean up the cab industry. They are a good company. They are a solid company. We are not here to knock them or anyone else. We are not primarily interested in becoming the lessee or the person with the franchise at the Calgary airport.

What we are interested in primarily is being allowed to load at the airport after making trips to the airport. We want to be allowed in the cab rank. We would also like to speak on the harassment that some of us have experienced at the airport, not by Yellow United, but by airport personnel.

Out West here, you easterners, we call the commissionaires up there—the hired gunmen. They do give us a bad time sometimes. Our prime interest is in being allowed to load. If we cannot have that we would like a second cab rank.

There are one or two changes since we sent this brief that we will come to during the question period. We would like to go over the conditions that we face when meeting cus-

## [Interpretation]

**Le président:** Nous allons avoir une pause de quinze minutes pour visiter le planétarium. Le directeur général nous attend.

—Reprise de la séance—

**Le président:** Le prochain mémoire est présenté par la *City Cabs Company*. Je demanderais à M. Ellis de bien vouloir s'avancer.

**M. T. Ellis (City Cabs Company):** Mesdames et messieurs, il est très difficile de venir témoigner après le passage de la *United Cabs* et autres. Nous n'avons pas de conseiller professionnel. Toutefois, mes deux collègues et moi-même essayerons de répondre à toutes vos questions le mieux que nous le pourrons.

J'aimerais préciser que le présent mémoire n'est pas soumis par *City Cabs*. Nous représentons 14 petites compagnies de taxis. Vous trouverez le nom de 13 de ces compagnies à la deuxième page du mémoire. Nous avons malheureusement omis le nom de *Currie Taxi*.

D'après une évaluation prudente, ces compagnies comptent plus de 100 véhicules et 200 employés.

Je vous présente messieurs George Lawson de *Company Island Taxi* et John Beagle d'une autre compagnie. Ces derniers m'aideront à répondre aux questions que vous aimeriez poser.

Nous ne sommes pas venus critiquer la *Yellow Cab* qui est une excellente compagnie et qui, dans le passé, a probablement fait plus que n'importe quel autre élément de la ville de Calgary pour améliorer l'industrie du taxi. C'est une compagnie solide. Nous ne sommes pas non plus intéressés à détenir la franchise à l'aéroport international de Calgary.

Nous désirons principalement obtenir la permission de prendre des passagers au retour de l'aéroport. Nous voulons pouvoir entrer en ligne. Nous aimeraisons parler également des ennuis que certains d'entre nous ont connus à l'aéroport et qui étaient imputables au personnel de l'aéroport et non à la *Yellow United*.

Dans l'Ouest, nous désignons les commissaires comme des «bandits engagés». Ils nous font parfois la vie dure. Nous aimeraisons pouvoir prendre des passagers au retour. Autrement, nous aimeraisons occuper la deuxième place parmi les taxis.

Il y a deux ou trois changements que nous aimeraisons présenter, qui n'ont pas été mentionnés dans le mémoire. Nous aimeraisons parler des conditions que nous rencontrons

## [Texte]

tomers who have phoned for one of our companies to come up and meet them.

I think I will let the Chairman take it from there. I feel a little like a fellow trying to follow Jackie Gleason in a variety show, after the presentations made by pros. We will give you straightforward answers and we will get right down to it.

**The Chairman:** Mr. Skoreyko?

**Mr. Skoreyko:** Mr. Chairman, and Mr. Ellis, you have indicated in your remarks that you would like the privilege of picking up at the international airport. If this was allowed, how would you want to pay for that privilege?

**Mr. Ellis:** It is a little hard to hear back here, but I think one of these gentlemen down here made a suggestion during the last presentation in the form of a question—would he be prepared to pay 25 cents per cab. Was that question asked?

**Mr. Portelance:** Yes, I asked that.

**Mr. Ellis:** I think that this would possibly be a fair thing. We will not fix it at 25 cents. There is an involvement of money here. There is an expense. I think if we were granted turn-in, turn-out, that all companies in Calgary would go along with us if they wanted to go into that cab rank. I have never considered this and I do not think any of us had. Do they do this in other cities?

**Mr. Skoreyko:** Yes.

**Mr. Ellis:** I am not familiar with that.

**Mr. Horner:** In some cities in the United States they do, but not yet in Canada.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Ellis, would you think the service at the airport would improve or do you think it would deteriorate if all of the taxi companies in Calgary were allowed to participate?

**Mr. Ellis:** I think it would improve.

**Mr. Skoreyko:** In other words, Mr. Ellis, on a rainy day when there is a great demand for taxicabs in downtown Calgary, would you be prepared to send a few cabs out to the airport to await a flight that would be incoming? Would you be prepared to guarantee some of that service in your negotiation with the Department of Transport?

**Mr. Ellis:** I do not think that would pertain to us. We are not interested in sending empty cabs up there. We do not want the concession here. It's only when we arrive there to unload.

## [Interprétation]

lorsqu'une personne téléphone pour réserver les services d'un de nos chauffeurs.

Monsieur le président, je vous laisserai donc la parole car j'ai l'impression d'essayer de suivre Jackie Gleason dans une émission de variétés, après les présentations favorables. Nous vous donnerons des réponses directes et honnêtes.

**Le président:** Monsieur Skoreyko.

**Mr. Skoreyko:** Monsieur le président, monsieur Ellis, vous avez indiqué que vous aimeriez avoir le privilège de prendre des voyageurs à l'aéroport international de Calgary. Si vous obtenez cette permission, combien voudriez-vous payer un tel privilège?

**Mr. Ellis:** Il est un peu difficile d'entendre au fond de la salle, mais je crois que quelqu'un a demandé au cours de la dernière séance si la personne était prête à payer 25 cents par taxi. Est-ce que cette question a été posée?

**Mr. Portelance:** Oui. Je l'ai posée.

**Mr. Ellis:** Cela semblerait possible. Nous ne le fixerons pas à 25 cents. Il s'agit d'une question d'argent, car il y a dépense. Si nous obtenions cette permission, toutes les compagnies de Calgary seraient d'accord avec nous, si elles désirent entrer en ligne. Je n'ai jamais pensé à cette question, tout comme les autres, je crois. Est-ce que cela se fait dans d'autres villes?

**Mr. Skoreyko:** Oui.

**Mr. Ellis:** Je ne sais pas.

**Mr. Horner:** Dans certaines villes américaines, cela se fait, mais pas au Canada.

**Mr. Skoreyko:** Monsieur Ellis, d'après vous, le service à l'aéroport serait-il amélioré ou détérioré si toutes les compagnies de taxis à Calgary avaient le droit d'y participer?

**Mr. Ellis:** Je crois que cela l'améliorerait.

**Mr. Skoreyko:** En d'autres termes, lors d'une journée pluvieuse où il y a une forte demande de taxis au centre de la ville de Calgary, seriez-vous prêts à envoyer quelques taxis à l'aéroport pour attendre l'arrivée d'un avion? Seriez-vous prêts à garantir une partie de ce service dans les négociations avec le ministère des Transports?

**Mr. Ellis:** Je ne crois pas que cela dépendrait de nous. Nous ne sommes pas intéressés à envoyer des voitures vides. Nous ne voulons pas la concession à l'aéroport. Nous désirons uniquement pouvoir ramener des passagers.

## [Text]

**Mr. Skoreyko:** That is the only privilege you are asking for?

**Mr. Ellis:** We are asking for the privilege of getting in the cab rank.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Ellis, in your brief you say—I just want to get confirmation from you or denial...

As conditions are now, even when meeting a flight for a particular customer, the cab driver of a smaller company must park *behind the terminal*, contact his fare, walk back to his cab and drive more than yards to pick up the customer.

Is this correct?

**Mr. Ellis:** That is correct, sir. The date on this brief is March 24—and it is now April 16. On April 14, these conditions still prevailed. I have a letter here which all the cab companies in town received dated April 1. It was read out when Bill and Killarney were making their presentation.

I will just read a portion of this to refresh your minds.

These stalls are to be used only while awaiting the arrival of passengers who have requested an independent taxi and are for a period of (30) thirty minutes only. They are not to be used for any other purpose, however, it is felt that by providing stalls as outlined independent taxi operators will be able to provide a better service to their clients. Abuse of the use of the stalls will result in their withdrawal and your attention is directed to the taxi and limousine concession held by United Imperial Cabs at the Calgary International Airport. There must be no solicitation of fares by any company other than the company holding the concession rights on the Airport. These three (3) parking stalls have been provided in the "preferred lot" for their use. These stalls are marked and access will be via the preferred lot controlled entrance across from the arrivals doors. The drivers will take the ticket issued by the spotter and upon exiting will sign on the reverse side of the ticket and attach a company card before presenting it to the commissionaire at the exit.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Ellis, who is that letter from?

**Mr. Ellis:** That is from DOT in Calgary and it is signed by Mr. Watts who is here today.

## [Interpretation]

**M. Skoreyko:** C'est le seul privilège que vous demandez?

**M. Ellis:** Nous demandons le privilège d'entrer dans la ligne de taxis qui attendent.

**M. Skoreyko:** Dans votre mémoire, vous dites, je veux simplement que vous confirmiez ou que vous niez...

que dans les conditions actuelles, même quand on rencontre un passager à la descente d'avion, le chauffeur de taxi d'une petite compagnie doit stationner derrière l'aérogare, aller voir son client, retourner au taxi et conduire plus de 700 verges pour prendre le client.

Est-ce exact?

**M. Ellis:** Oui. Le mémoire est daté du 24 mars et c'est aujourd'hui le 16 avril. Le 14 avril, la situation existait toujours. Voici une lettre que toutes les compagnies de taxi en ville ont reçue le 1<sup>er</sup> avril, lettre qui a été lue lors du témoignage de Bell et Killarney. J'aimerais vous en lire une partie pour vous rafraîchir la mémoire.

Ces places doivent être occupées uniquement lorsque vous attendez les voyageurs qui ont demandé un taxi indépendant et cela, pour une période de 30 minutes seulement. Ils ne doivent pas servir à d'autres fins. Toutefois, nous croyons qu'en accordant les places susmentionnées, les taxis indépendants pourraient assurer un meilleur service à leurs clients. L'abus de ce privilège pourrait entraîner leur élimination. Nous attirons votre attention sur le contrat de taxi et de limousine de la *United Imperial Cabs* à l'aéroport international de Calgary. Aucune compagnie autre que la compagnie détentrice des droits concessionnaires à l'aéroport ne peut solliciter de voyageurs. Ces trois (3) terrains de stationnement se trouvent dans le «lot privilégié» réservé à leur usage. Ils sont marqués et on pourra y accéder par l'entrée surveillée du lot privilégié en face. Le chauffeur prendra le billet de l'arrivée, du pointeur automatique et à la sortie, il le signera au verso du billet, et y joindra une carte de la compagnie avant de la présenter au commissionnaire.

**M. Skoreyko:** Qui a rédigé cette lettre?

**M. Ellis:** Elle provient du ministère des Transports à Calgary et est signée par M. Watts qui se trouve dans la salle.

## [Texte]

**Mr. Skoreyko:** Mr. Chairman, I wonder if that could be made an appendix to our hearings, please.

**The Chairman:** Are we agreed on that?

**Mr. Pringle:** I think it was agreed this morning, Mr. Chairman.

**Mr. Skoreyko:** What is the date of that letter, Mr. Chairman?

**The Chairman:** April 1.

**Mr. Ellis:** Maybe I should go at it in a different order. When we wrote our brief it was March 24. There were not three stalls there then. This has just been recently allotted. You were told to park behind the airport terminal, as it has been pointed out, that yellow building over there. There is no sign there that says independent cab companies. The sign says, "For use of DOT personnel and business personnel only."

If you go out to the airport, and ask for a cab and you want Jones' cab, Jones goes out for you. He parks behind the terminal, otherwise he will get a ticket. He comes-in-and-looks for you, he says, "I am parked outside, sir, I will be right with you. Is your baggage here? Just wait here and I will run over and get my car. He says: "Is your car not here?" You reply: "No, my car is behind the terminal." The driver runs over, gets his car from behind the terminal, drives around a large enclosed parking area—on the outside of it, on a highway—and comes back to the arrival doors. The distance from the starting point until he gets to the arrival doors is four-tenths of a mile. In my arithmetic that is over 700 yards.

**Mr. Skoreyko:** Have you measured that distance, Mr. Ellis?

**Mr. Ellis:** Yes. It is four-tenths of a mile on the speedometer.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Ellis, how long are you allowed? If I called City Cab Company from the airport and said, "Pick Bill Skoreyko up at the airport, I am here waiting for you", how much time would you be allowed at the curb, on the arrivals' level, to come into the airport and get me.

**Mr. Ellis:** I would not be allowed any time until I came in to contact you. I would be allowed ten seconds before I got a ticket.

## [Interprétation]

**M. Skoreyko:** Cette lettre ne pourrait-elle pas être annexée au compte rendu d'aujourd'hui, monsieur le président?

**Le président:** Les membres du Comité sont-ils d'accord à ce sujet?

**M. Pringle:** Je crois que nous avons convenu de cette question ce matin.

**M. Skoreyko:** Quelle date porte la lettre?

**Le président:** Le 1<sup>er</sup> avril.

**M. Ellis:** Je devrais peut-être plutôt commencer autrement. Nous avons rédigé notre mémoire le 24 mars. Il n'y avait donc pas ces trois places qui ont été accordées tout récemment. On nous disait de stationner derrière l'aérogare, comme on l'a déjà souligné, derrière l'édifice jaune là-bas. Aucune affiche n'indique que c'est réservé aux compagnies de taxis indépendants. L'affiche dit:

A l'usage exclusif du personnel du ministère des Transports et du personnel autorisé.

Si vous vous rendez à l'aéroport, comme Jones le fait, il faut stationner derrière l'aérogare, sinon vous recevez une contravention. Vous cherchez le client à l'intérieur. Vous lui dites que vous êtes stationné à l'extérieur. Vous lui demandez ses bagages et vous le priez de vous attendre parce que votre voiture est stationnée derrière l'aérogare. Il faut aller chercher l'automobile derrière l'aérogare, faire le tour d'un grand parc de stationnement entouré et revenir à la porte d'arrivée. Pour se rendre à la porte d'arrivée, il faut parcourir 4/10 de mille. Si je calcule bien, il faut plus de 700 verges.

**M. Skoreyko:** Avez-vous mesuré cette distance?

**M. Ellis:** Oui, le compteur indique 4/10 d'un mille.

**M. Skoreyko:** Combien de temps avez-vous à votre disposition. Si je téléphone à la City Cab Company, de l'aéroport, pour demander de venir chercher Bill Skoreyko, combien de temps vous donnerait-on à côté du trottoir pour venir me chercher?

**M. Ellis:** J'aurais droit à 10 secondes avant d'avoir une contravention.

## [Text]

**Mr. Skoreyko:** Are you sure it is ten seconds, it is not a minute or two or three.

**Mr. Ellis:** It might be less, it depends. You are not allowed there at all. We had this experience two days ago. Mr. Lawson, Mr. Beagle and myself took a cab. One of us drove and the other two were passengers. We wanted to see these three parking stalls. We drove up there—I was one of the passengers—I was not paying, and we went to the arrivals' door.

According to this letter we have, the parking area for independent cabs is directly opposite, so we pulled up. There were commissioners there and the United Cab dispatchers. George was driving the car. I said "Inquire from him as to where we can park while we are right here". The man would not even answer us. He went into a pantomime of "Move on, move on, move on". So I said to George: "Ask him where we can park, we are waiting for someone, we are meeting someone, where can we park?". He said: "Over there." I said, "Over where?" He said: "By that yellow building, behind the airport, you can park there."

Our driver said, "I have a letter here from the DOT telling me that there are places to park. Where are they?" "There is no such place. Move on, move on, you are tying things up." We went to park. We came back and talked with a corporal in the Corps of Commissioners. We showed him the letter.

We wanted to walk back then and look at this allotted parking space. He had never heard of it. He said: "I do not know anything about this." We showed him the letter and he read it through and he said, "Well, there was some mention of it, but we have received no instructions." As a matter of fact, it was mentioned to the man in charge of the preferred parking lot and I forget the exact words, I think they were: "Never mind the taxis, they can park anywhere." This is the inference that I had. Place them wherever you can.

**Mr. Skoreyko:** I think you have answered my question. Mr. Chairman, in view of the time of day and I know there are other members who want to ask questions, I will conclude by asking Mr. Ellis a very short question.

Would you be happier if there were signs posted at the airport and if there were four or five parking spots allowing you to discharge and pick up passengers for a period of two minutes. Say a sign "Loading and unloading—two minute limit". Would that answer some of your problems?

## [Interpretation]

**M. Skoreyko:** En êtes-vous certain? Il ne s'agit pas d'une, deux ou trois minutes?

**M. Ellis:** Cela peut être moins. Il est interdit d'y stationner. Nous en avons fait l'expérience il y a deux jours. MM. Lawson, Beagle et moi-même avons pris un taxi. L'un conduisait et les deux autres étaient passagers. Nous voulions voir les trois terrains de stationnement. Nous sommes allés. J'étais passager—je ne payais pas—Nous sommes allés à la porte d'arrivée. D'après la lettre que nous avons, le terrain de stationnement pour les taxis indépendants se trouve juste en face d'après la lettre. Nous nous y sommes dirigés. Il y avait les commissionnaires et le répartiteur de la United Cab. George conduisait. Je lui ai demandé de se renseigner au sujet du terrain de stationnement. Le type ne pouvait pas nous répondre. Il nous a tout simplement dit de partir. J'ai dit à George de «demander où nous pouvions stationner étant donné que nous attendions quelqu'un? Il a dit. «Là-bas». J'ai demandé: «Où?» «Il m'a répondu «À côté de l'édifice jaune, derrière l'aérogare vous pouvez stationner».

Notre chauffeur lui a dit: «Une lettre du ministère des Transports m'informe qu'il y a des terrains de stationnement. Où se trouvent-ils?» Il a répondu: «Il n'y en a pas. Poursuivez votre route vous bloquez la circulation». Nous sommes allés nous stationner. Nous sommes revenus parler à un caporal du Corps des commissionnaires et nous lui avons montré la lettre en question.

Nous désirions aller voir cet espace réservé. Il n'en avait jamais entendu parler. Il nous a dit qu'il n'en savait rien. Il a lu la lettre et ensuite il nous a dit: «Oui, c'est vrai, on en a fait mention, nous n'avons reçu aucune directive à ce sujet». On en avait parlé à la personne chargée du parc de stationnement privilégié—j'oublie les termes exacts, mais je crois qu'on lui avait dit: «Laissez faire les taxis, ils peuvent stationner n'importe où». C'est au moins la conclusion que j'ai tirée: placer les taxis là où c'est possible.

**M. Skoreyko:** Vous avez répondu à ma question, je crois. Monsieur le président, étant donné l'heure et sachant que d'autres députés veulent poser des questions, je poserai une question très brève à M. Ellis.

Seriez-vous plus heureux s'il y avait des affiches à l'aéroport et s'il y avait 4 ou 5 terrains de stationnement réservés qui vous permettraient de laisser des passagers et d'en prendre pendant deux minutes. Est-ce que cela résoudrait certains de vos problèmes?

## [Texte]

**Mr. Ellis:** For taxis?

**Mr. Skoreyko:** For taxis or private cars or anybody else.

**Mr. Ellis:** I drove a lady out there—Dr. Mitchell—to the airport, a few weeks ago. She has an account with our company. I said: "Dr. Mitchell, they are busy at the arrival doors, you may have to carry your bags in." She said: "You must be kidding." I said: "No, I am not kidding. I cannot afford the ticket. However, I am allowed to take your bags as far as the door," which I did. I said, "I will come back. Just go ahead and get your things straightened out. I will park my car behind the building." She said, "Behind the building?" I said, "Yes, I will park the car behind the building. I will come back for you and I will assist you in with your bags."

When I came back she had one of the commissioners in tow. She was halfway down to the arrival door looking for redcaps. There were no redcaps. They were busy with an arriving plane. The commissioner said, "Where are you parked?" I said, "I am behind the building." He said, "That is fine as long as you are behind the building."

We would be happy to have a place where we could park, and when the necessity arose, take our passengers and their bags in for them. We are not trying to cut the Red Caps out of their living but sometimes people just cannot handle that baggage and there are not enough Red Caps.

**Mr. Skoreyko:** Mr. Ellis, did you say you were allowed to take the baggage only to the door or from the door?

**Mr. Ellis:** We can take it to the door.

**Mr. Skoreyko:** From the baggage release?

**Mr. Ellis:** No, no. This is unloading service. We can take it to the door, just over the curb, but we cannot go in there.

**Mr. Skoreyko:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Portelance?

**Mr. Portelance:** Mr. Ellis, Mr. Skoreyko mentioned before the fact of the 25 cents fee at the airport. You would not mind paying that if it was an open stand.

On the other hand, I would like to ask you if downtown Calgary, the CN and CP stations are one station or are they two separate stations?

## [Interprétation]

**M. Ellis:** Pour les taxis?

**M. Skoreyko:** Pour les taxis ou les voitures des particuliers ou autres.

**M. Ellis:** Il y a quelques semaines j'ai conduit une dame, docteur Mitchell, à l'aéroport. Cette dame a un compte à la compagnie. J'ai dit: «Madame Mitchell ils sont très occupés à la porte d'arrivée, vous serez peut-être obligée de transporter vos bagages.» Elle m'a répondu que je devais badiner. Je lui ai dit que non, et que je ne pouvais me payer le luxe d'une contravention, mais que j'avais toutefois la permission de prendre ses bagages jusqu'à la porte, ce que j'ai fait. Je lui a dit que je reviendrais, car pendant qu'elle réglerait ses affaires, j'irais stationner la voiture derrière l'édifice. Elle était fort surprise. Je lui ai dit «que je reviendrais l'aider à porter ses bagages».

Lorsque je suis revenu, elle cherchait un porteur, mais il n'y en avait pas car ils étaient tous occupés par l'arrivée d'un avion. Le commissionnaire en question m'a demandé où j'étais stationné. Je lui ai répondu que j'étais derrière l'édifice. Il m'a répondu: «Très bien, du moment que vous êtes derrière l'édifice».

Nous serions heureux de disposer d'un endroit où nous pourrions stationner et, au besoin, prendre les valises de nos passagers à l'intérieur. Nous n'essayons pas d'enlever le gagne-pain des porteurs mais, parfois, les gens ne peuvent pas s'occuper de leurs valises et il n'y a pas suffisamment de porteurs.

**M. Skoreyko:** Avez-vous dit que vous aviez la permission d'aller jusqu'à la porte seulement ou de la porte?

**M. Ellis:** Nous pouvons les apporter à la porte.

**M. Skoreyko:** Au dépôt des bagages?

**M. Ellis:** Non, en amenant les voyageurs, nous pouvons les apporter jusqu'à la porte, mais nous ne pouvons y entrer.

**M. Skoreyko:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Portelance?

**M. Portelance:** Monsieur Ellis, M. Skoreyko a fait allusion à la redevance de 25 cents à l'aéroport. Est-ce que vous auriez objection à payer ce montant s'il y avait un poste en commun.

J'aimerais vous demander également si au centre de la ville de Calgary, la gare du CN et celle du CP sont combinées ou si elles sont séparées?

## [Text]

**Mr. Ellis:** They are two separate stations, sir. This is a CPR town. CPR is the big one. The CNR station is further out, about a mile out of the core of the city.

**Mr. Portelance:** Is your company allowed to serve these stations?

**Mr. Ellis:** We are allowed to take people there but we are not allowed to solicit business there.

**Mr. Portelance:** So the same thing is applying at the station?

**Mr. Ellis:** The same as at the airport or at the bus depot.

**Mr. Portelance:** If you were allowed either at the station or the airport and if your people would have a schedule of all arrivals would they not automatically look for extra business and try to wait in line, too?

**Mr. Ellis:** Yes, we would like to meet those trains and planes.

Unless you walk or drive your own car into Calgary—I am not sniping at United Cab, I am just stating a fact—you will come by bus, plane or train and Yellow United get the first kick at the cat. They contact you first.

To answer your question, we are not allowed to solicit at the CN, the CP, the Greyhound bus depot or at the international airport.

**Mr. Portelance:** The same thing applies at the Greyhound bus depot.

**Mr. Ellis:** The same thing, sir.

**Mr. Portelance:** I do not know how many cabs you have, but how many times a week would you have to make a trip to the airport?

**Mr. Ellis:** Our own firm?

**Mr. Portelance:** Yes.

**Mr. Ellis:** Possibly 10 or 12 times. A lot of the airport business originates at the larger hotels and we of course do not have this.

**Mr. Portelance:** Does City Cabs have how many cabs?

**Mr. Ellis:** We have seven cabs, sir.

**Mr. Portelance:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Horner?

## [Interpretation]

**M. Ellis:** Il s'agit de deux gares différentes. Le CP possède la plus grande gare, celle du CN est située à environ un mille du centre de la ville.

**M. Portelance:** Votre compagnie peut-elle desservir ces gares?

**M. Ellis:** Nous pouvons y amener des passagers, mais nous n'avons pas le droit d'y solliciter de clients.

**M. Portelance:** La même situation prévaut donc à la gare?

**M. Ellis:** La même chose qu'au terminus d'autobus ou à l'aéroport.

**M. Portelance:** Si vous aviez la permission de vous rendre à la gare ou à l'aéroport et si vos chauffeurs avaient l'horaire des arrivées ne chercheraient-ils pas automatiquement à chercher d'autres clients et à attendre en ligne?

**M. Ellis:** Oui, nous aimerais attendre les trains et les avions.

A moins de marcher ou de conduire votre propre automobile jusqu'à Calgary, comme je l'ai dit, je ne veux pas critiquer la *United Cab*—je ne parle que des faits—vous viendrez par autobus, par avion, par train, et la *Yellow United* a la première chance. Ce sont eux qui communiquent avec vous les premiers.

Pour répondre à votre question, nous n'avons pas la permission de solliciter de clients à la gare du CN, du CP, au terminus d'autobus Greyhound ou à l'aéroport.

**M. Portelance:** La même chose s'applique au terminus d'autobus Greyhound?

**M. Ellis:** Oui, monsieur.

**M. Portelance:** Je ne sais pas combien de taxis vous avez, mais combien de fois par semaine seriez-vous obligés d'aller à l'aéroport?

**M. Ellis:** Notre propre compagnie?

**M. Portelance:** Oui.

**M. Ellis:** Peut-être 10 ou 12 fois. Une forte proportion de la clientèle vient des grands hôtels. Naturellement, cette clientèle ne vous est pas réservée.

**M. Portelance:** Combien de voitures possède *City Cabs*?

**M. Ellis:** 7 voitures, monsieur.

**M. Portelance:** Merci.

**Le président:** Monsieur Horner?

## [Texte]

**Mr. Horner:** Mr. Ellis, in the middle of your letter to the Committee you suggest that all you are really after is, to join the cab rank after unloading.

Let us try and look at the practical application of this. Who is going to determine whether or not you brought a passenger out there? Supposing you took a passenger out near the airport and figured while you were there you may as well drop in if there is a short line at the airport?

**Mr. Ellis:** This is a well taken point, sir, and it could happen. But there are not too many places near the airport. There are a few business places further down but no one in his right mind would drive the six or seven miles to the airport with the express purpose of getting in the cab line.

**Mr. Horner:** You do not think that that would become a difficulty, determining whether you actually took a passenger out or not.

**Mr. Ellis:** No, I do not think so. I know that I would not personally. We are the poor people, you know. I would not go out there. I drive a lot myself and I would not go out there to get in the cab rank. If the ideal thing happened and we were permitted to go in the cab rank, there would be no schemozzle about who was first or second out. It would be like the cab rank at the Calgary Stampede. There is a certain line there. Whoever unloads goes around and comes into the line.

**Mr. Horner:** What I am trying to determine is: "Could you actually maintain an exclusive franchise?"

**Mr. Ellis:** No, we do not want an exclusive franchise.

**Mr. Horner:** Could you grant a cab rank system, as you have outlined, and still have a franchise holder there guaranteeing taxis at the airport? In other words, by allowing you to pick up, would this not in essence be destroying the licenced franchise contract?

**Mr. Ellis:** Not necessarily. As Mr. Gregory pointed out in the last presentation, they estimate that they take 80 per cent of the air passengers out but they bring back 100 per cent.

**Mr. Horner:** You would be asking for that 20 per cent?

## [Interprétation]

**M. Horner:** Au milieu de votre lettre au Comité, monsieur Ellis, vous dites que tout ce que vous cherchez en fait, c'est qu'après avoir déposé vos clients, de vous mettre en ligne.

Essayons d'en voir l'application pratique. Qui déterminera si oui ou non vous avez amené un voyageur? Supposons que vous ayez transporté un voyageur tout près de l'aéroport et que vous décidiez d'arrêter parce que la ligne est peut-être courte.

**M. Ellis:** Cela pourrait se produire en effet, mais il n'y a pas beaucoup d'endroits près de l'aéroport. Il y a quelques entreprises un peu plus loin, mais personne qui a l'esprit lucide ne parcourrait 6 ou 7 milles jusqu'à l'aéroport pour se mettre en ligne.

**M. Horner:** Ne croyez-vous pas qu'il serait difficile de déterminer si vous avez transporté un voyageur à l'aéroport?

**M. Ellis:** Non, je ne le crois pas. Je sais que personnellement je ne le ferais pas. Nous sommes pauvres vous savez. Je ne m'y rendrais pas. Je conduis bien souvent moi-même, mais je n'irais pas expressément à l'aéroport pour me mettre en ligne. Si la chose idéale se produisait, si nous avions la permission de nous mettre en ligne, nous ne nous disputeriez pas pour savoir qui était le premier ou le deuxième à sortir. Cela se passerait comme au Stampede de Calgary. Celui qui laisse un voyageur fait le tour et vient se placer en ligne.

**M. Horner:** J'aimerais savoir en fait si vous pourriez maintenir une franchise exclusive.

**M. Ellis:** Non, nous ne voulons pas d'un privilège exclusif.

**M. Horner:** Pourriez-vous avoir un système de postes de taxis comme celui que vous avez décrit, tout en conservant à l'aéroport une entreprise détentrice d'un privilège pour y garantir le service. En d'autres termes, si on vous permettait d'aller chercher les voyageurs, cela ne détruirait-il pas le contrat relatif au privilège sous licence?

**M. Ellis:** Pas nécessairement. Comme M. Gregory vous l'a signalé, au cours de la dernière présentation, il estime qu'ils emmènent 80 p. 100 des voyageurs par avion mais qu'ils en amènent 100 p. 100.

**M. Horner:** Ce sont ces 20 p. 100 que vous réclamez?

## [Text]

**Mr. Ellis:** Yes, the privilege of getting in that line whether we are the forty-first out or the third out.

**Mr. Horner:** Let us suppose that giving you that privilege would lead to the erosion of the contract. Do you believe that there are enough taxis in the City of Calgary and that the airport is close enough to the City of Calgary so that the federal government does not have to have an exclusive contract there? In other words, do you believe there will always be taxis there.

**Mr. Ellis:** Would you put it in another way please?

**Mr. Horner:** The whole principle of granting exclusive franchise is to guarantee that there will be taxis there to meet the travelling public. Do you understand what I mean?

**Mr. Ellis:** Yes.

**Mr. Horner:** If you had no exclusive franchise holder, there would be no guarantee that there are going to be taxis there. Do you believe that because of its close location to Calgary, or the density of taxis, or one or the other, that there could be taxis there at all times, without having any one company guarantee that there will be taxis there?

**Mr. Ellis:** That is a pretty leading question. May I answer it with another question? What would the DOT think, this is not in the form of a threat gentlemen, if the smaller companies when flagged down or requested to take someone to the airport said to them "I do not want to take you to the airport. I do not want to go to the airport. I cannot get anything back." We take, it is estimated 20 per cent. The small companies take 20 per cent of the fares up there. Why should they not be allowed to take some back? As you say, it might be a little bit of an erosion. They should be charged. Would there be no way of charging each company that is allowed to pick up there?

**Mr. Horner:** There could be if you had them file through a long lineup and had each one drop in a token valued at 25 cents or whatever before they went out to the end of the line and picked up their fare, I suppose there could be. How you could exclude Yellow cabs and charge the other cabs would be very debatable, without having a direct supervisor.

**Mr. Ellis:** You do not necessarily have to exclude Yellow Cab they can throw into the

## [Interpretation]

**M. Ellis:** Oui, le privilège de nous mettre sur les rangs, que ce soit au quarante et unième ou au troisième.

**M. Horner:** Supposons que le fait de vous accorder ce privilège constitue une brèche dans le contrat, y a-t-il assez de taxis dans la ville de Calgary et l'aéroport est-il assez près de la ville pour que le gouvernement fédéral puisse se dispenser d'y accorder un contrat en exclusivité? En d'autres termes, pensez-vous qu'il y aura toujours des taxis là-bas?

**M. Ellis:** Pourriez-vous poser le problème autrement?

**M. Horner:** Tout le principe de l'octroi d'un privilège exclusif repose sur la nécessité de garantir qu'il y aura des taxis pour accueillir les voyageurs. Comprenez-vous ce que je veux dire?

**M. Ellis:** Oui.

**M. Horner:** S'il n'y avait pas de détenteurs de privilège, on ne pourrait garantir la présence de taxis à l'aéroport. Croyez-vous que la proximité de Calgary, ou la densité des taxis, l'une ou l'autre, la présence de taxis y serait toujours assurée sans aucune compagnie pour la garantir?

**M. Ellis:** Voilà une question un peu tendancieuse. Puis-je y répondre par une autre question? Que penserait le ministère des Transports—et ceci n'est pas une menace—si le chauffeur répondait au client qui hèle le taxi d'une petite compagnie: «Non, je ne veux pas vous amener à l'aéroport. Je ne veux pas y aller car je ne puis en ramener aucun client.» Les petites compagnies assurent 20 p. 100 des courses à l'aéroport. Pourquoi ne pas les autoriser à en ramener quelques clients? Comme vous le dites, cela pourrait peut-être constituer une petite brèche de contrat. Ne pourrait-on exiger des compagnies autorisées à prendre des clients une certaine redevance?

**M. Horner:** Oui, si on alignait leurs taxis sur une longue file et qu'on obligeait chacun d'eux à remettre une redevance symbolique de 25 cents avant d'être autorisé à se placer à la queue pour y attendre le client, alors, sans doute, pourraient-on le faire. Mais comment épargner cette corvée aux taxis de la Yellow Cab et faire payer les autres sans assurer la présence d'un préposé pour contrôler directement les opérations?

**M. Ellis:** Il ne faudrait pas nécessairement en exempter la Yellow Cab. Elle pourrait

## [Texte]

pot also and it could be adjusted so that they do not pay as much, which as I understand from the last presentation is 7 per cent of their volume out of the Airport.

**Mr. Horner:** Yes, that is what they pay.

**Mr. Ellis:** This could be taken out then.

**Mr. Horner:** I am not going to ask any more questions. The problem is exposed. It is for the Committee to decide. Would you want to comment?

**Mr. George Lawson (Island Cabs):** We could outline right there that we are more or less just looking for what we would say civil rights. To be treated humanly is what we are asking for. The treatment we have been getting out there is—I do not know who to blame—just not human treatment.

**Mr. Horner:** Tell me, have you ever been called to the airport to relieve in an overload situation, Yellow Cabs from their obligation in this?

**Mr. Lawson:** No, I think Yellow Cab has done a fair job there.

**Mr. Horner:** It is only on a rare occasion, if ever, that they have had to call additional help?

**Mr. Lawson:** Something that is a very unused item, yes. It has been fairly well looked after I would say.

**Mr. Ellis:** Mr. Chairman, may I make a comment on that?

**Mr. Horner:** Go ahead Mr. Ellis.

**Mr. Ellis:** I have been asked to take trips down from the airport when I have been out there. I get along pretty well with everyone out there. I have stopped by and said hello to their dispatcher at the Yellow United Company and he has said "We have two flights coming. If you want to wait, Tommy, we will give you an over if there is one, please yourself". They have used me that way.

I would like to touch on another thing, the pressure brought to bear on businessmen, not necessarily in the cab business, by this franchise. Six years ago they opened the Calgary Inn which is a major hotel. I worked hard at that. I was even interviewed by a Mr. Ford from the Western International Hotels based in Seattle when he came here. He is their Real Estate man. He telephoned me here. I had been in touch with their Resident Manager

## [Interprétation]

payer sa part de cette redevance et on pourrait ajuster celle-ci de façon que la Yellow Cab ne paie pas autant. Elle paie 7 p. 100 de son volume d'affaires à partir de l'aéroport, a-t-on dit, je crois, dans le dernier exposé.

**Mr. Horner:** Oui, c'est ce qu'elle paie.

**Mr. Ellis:** On pourrait les soustraire.

**Mr. Horner:** J'arrête là mes questions. On a exposé le problème, et c'est donc au Comité à prendre une décision. Avez-vous des observations à présenter?

**Mr. George Lawson (Islands Cabs):** Nous pourrions en profiter pour signaler que ce que nous réclamons c'est ce que j'appelerais en quelque sorte le respect des droits civils. Nous demandons à être traités comme des êtres humains. La façon dont on nous traite maintenant, là-bas—and je ne sais pas qui il faut blâmer—n'est tout simplement pas humaine.

**Mr. Horner:** Dites-moi, est-ce qu'on vous a déjà demandé de venir à l'aéroport pour dépanner la Yellow Cab quand les choses allaient particulièrement mal?

**M. Lawson:** Non. Je pense que la Yellow Cab a fait du bon travail là-bas.

**Mr. Horner:** Ce ne serait donc qu'exceptionnellement, voire pas du tout, qu'elle a dû avoir recours à une aide supplémentaire?

**Mr. Lawson:** Oui, dans des cas vraiment exceptionnels, mais je dirais que dans l'ensemble, elle s'en tire fort bien.

**Mr. Ellis:** Puis-je faire une remarque à ce sujet?

**Mr. Horner:** Allez-y.

**Mr. Ellis:** On m'a déjà demandé, à l'occasion, de ramener des voyageurs lorsque je me trouvais à l'aéroport. Je m'entends assez bien avec tout le monde là-bas. Il m'arrive de m'arrêter au passage pour saluer le répartiteur de la Yellow United Company et il me dit: «Nous avons deux vols sur le point d'arriver. Si tu veux attendre, Tommy, on te cédera une course, s'il y en a. Fais comme tu veux. Ils ont donc eu recours à mes services de cette façon.

J'aimerais aussi vous dire un mot d'une autre chose, des pressions qui s'exercent sur les hommes d'affaires, non pas nécessairement dans l'industrie des taxis, mais à cause de ce privilège. Il y a 6 ans, on a inauguré le Calgary Inn, qui est un des grands hôtels de la ville. Je me suis donné beaucoup de peine à ce sujet. J'ai même été interviewé par un certain M. Ford de la Western International Hotels de Seattle quand il est venu ici; c'est

## [Text]

er, Mr. Dwight Call, who was here long before the hotel was completed. This also took place before the hotel was completed. I made our presentation from our company to him. I assured him that we could get backing which we could for any number of cars should we be granted this concession at the Calgary Inn. He was very receptive but he did say this: "Of course we are not interested in moving people from our hotel. We are in the hotel business. We are interested in moving them to the hotel". He asked me what the situation was here. I told him in all honesty what the situation was. It was United Cab in those days. They had the concession at the airport and they have the limousine service. They bring them in. They will no doubt approach you but can we have the taxi concession. Apparently it went hand in hand and the final answer that I received from them after a very encouraging interview with these people was that we could not get transportation from the Calgary airport to their hotel. This was before Mr. Fowlie and his company had bought United Cab.

Another instance concerns a friend of mine, a fellow I know very well. I do not want to mention his name here but it is available to the Committee. He is in the parking business. They completed a multistorey parking structure near one of the hotels in Calgary. He solicited the hotel business for guest parking. He provided open air parking, undercover parking, and heated parking. He was telling me: "I have this, things are looking up". The next time I saw him I said "How is the parking deal coming?" He said: "We lost it". I said: "You lost it, how could you lose it?" He said: "It was pointed out to the hotel that the company who supplied the service from the Calgary airport were also in the parking business, adjacent to us, on a gravel lot and they felt that they had to give the company with the gravel parking lot their business because of the airport limousine service. I do not want to mention this gentleman's name. I can give it to your Chairman if he wants it and he will bear me out on this.

## [Interpretation]

leur agent immobilier. Il m'a téléphoné. J'avais été en relations avec leur gérant, M. Dwight Call, qui était ici longtemps avant que les travaux de l'hôtel ne soient terminés. Je lui ai parlé de ma compagnie. Je lui ai donné l'assurance que nous pouvions vraiment garantir n'importe quel nombre de taxis si nous obtenions cette concession au Calgary Inn. Il a très bien accueilli cette proposition, mais il a ajouté: « Bien entendu, nous ne voyons aucun intérêt à aider les gens à quitter notre hôtel. Nous sommes une industrie hôtelière et nous voulons plutôt amener des clients à l'hôtel ». Il m'a demandé ce qu'il en était ici. Je lui ai dit en toute loyauté quelle était la situation en ce temps-là, c'était la *United Cabs* qui avait la concession à l'aéroport et qui assurait le service de limousines qui amenaient les voyageurs. « Elle vous fera sans aucun doute des offres », lui ai-je dit. « Mais ne pourrait-on nous accorder la concession pour les taxis? » Apparemment les deux allaient de pair et, après une entrevue des plus encourageantes, on m'a dit que nous ne pouvions pas obtenir la concession des transports de l'aéroport à l'hôtel. C'était avant que M. Fowlie et sa société aient acheté la *United Cabs*.

Un autre exemple. Il s'agit d'un de mes amis, un garçon que je connais très bien. Je ne veux pas dire son nom ici mais il est à la disposition du Comité. Il s'occupe d'une entreprise de parcs de stationnement qui avait construit un garage à étages multiples, près d'un des hôtels de Calgary. Il a sollicité auprès de la direction le privilège d'assurer le stationnement des clients de l'hôtel. Il leur offrait un stationnement en plein air, un garage couvert et un garage chauffé. Il m'a dit: « J'ai cette affaire en vue; cela s'annonce bien. » L'ayant rencontré peu après, je lui ai demandé des nouvelles de son affaire de stationnement et il m'a répondu: « Elle est à l'eau. » « Tu l'as donc perdue? Comment est-ce arrivé? » Il m'a dit alors qu'on avait signalé à l'hôtel que la compagnie qui assurait les services à partir de l'aéroport de Calgary avait aussi une entreprise de parcs de stationnement, tout à côté de notre garage; c'était un parc en gravier. La direction de l'hôtel a estimé qu'elle devait donner à cette compagnie, celle qui avait un parc de stationnement en gravier, tout son chiffre d'affaire, parce qu'elle assurait le service des limousines à l'aéroport. » Je ne veux pas vous donner son nom. Je peux le donner à votre président, s'il le désire, et il vous confirmera mes dires.

**Mr. Deakon:** To your knowledge, do you know whether any pressure was ever applied by the United Imperial Cabs Ltd. to the hotel

**M. Deakon:** A votre connaissance, la *United Imperial Cabs Ltd.* a-t-elle jamais exercé des pressions sur les propriétaires de l'hôtel pour

## [Texte]

owners so that they would get you out of this parking and out of these various positions.

**Mr. Ellis:** These two instances that I have mentioned involved the preceding owners of United Cabs. I think Mr. Beagle has run into this more recently.

**Mr. John Beagle (Tijuanna Cabs):** Our firm contacted and contracted the business account of a downtown motor hotel perhaps a year ago. Before the end of a one-month period, we lost the account. One of our representatives contacted the hotel and was told that either Yellow United get the account or the hotel loses their limousine service.

**Mr. Deakon:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Trudel?

**Mr. Trudel:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Ellis could you tell me how many cabs Black and White Taxi own?

**Mr. Ellis:** We own one cab of the Black and White Taxi. That is my company sir, it is part of the City Cab Company. I am President of City Cabs Limited, a limited company but I own Black and White Taxi myself.

That car is the same as if we had your company. It would be represented by City Cabs if you had a company of two or three cars and we did your dispatching for you. Possibly that should not be in the brief.

**Mr. Trudel:** Mr. Chairman, I totalled the cabs listed under the various names and I worked out a total of 107 cars. Would that be correct?

**Mr. Ellis:** That would be very close to correct, sir.

**Mr. Trudel:** Of those companies listed here, could you tell me how many exclusive parking spots you operate under those headings in the City of Calgary?

**Mr. Ellis:** We have one on-street parking space that we rent from the City of Calgary. We have one on 13th Avenue adjacent to the New Noble Motor Hotel. We are connected with another very small operator with one car, the Dot Taxi, and he is applying for a parking space which has been approved. He is moving it from one location to another. We will also dispatch his cars.

## [Interprétation]

vous évincer d'une manière générale et dans cette affaire de stationnement en particulier?

**M. Ellis:** Les deux exemples que je vous ai donnés avaient trait aux propriétaires antérieurs de la *United Cabs*, mais je crois que récemment M. Beagle a dû faire face au même problème.

**M. Beagle:** Il y a environ un an, je m'étais mis en relations avec un motel du centre de la ville et en avait obtenu un contrat. Avant la fin du premier mois, nous avions perdu ce contrat. Un de nos représentants a interrogé l'hôtel à ce sujet et on lui a répondu qu'on n'avait pas eu le choix: ou la *Yellow United* obtenait le contrat ou l'hôtel perdait le service des limousines.

**Mr. Deakon:** Merci.

**Le président:** Monsieur Trudel a la parole.

**M. Trudel:** Merci, monsieur le président. Monsieur Ellis, pourriez-vous me dire combien de taxis possède la *Black & White Taxi*?

**M. Ellis:** Nous n'avons qu'un taxi. C'est ma propre compagnie. Elle fait partie de la *City Cabs Company*. Je suis le président de la *City Cabs Company*, une société limitée mais je suis aussi le propriétaire de *Black & White Taxi*. Dans le cas de cette voiture, c'est comme si nous avions notre compagnie. Si vous aviez une compagnie propriétaire de deux ou trois voitures, elle serait représentée par la *City Cabs* et nous vous assurerions les services de notre répartiteur. Cela n'est peut-être pas signalé dans le mémoire.

**M. Trudel:** Monsieur le président, j'ai fait le total des taxis enregistrés sous des raisons sociales diverses. Il y en a 107. Est-ce exact?

**M. Ellis:** Oui, à peu près.

**M. Trudel:** Pourriez-vous me dire quel est, pour toutes ces compagnies—c'est-à-dire pour toutes celles qui figurent sur cette liste—le nombre de postes de stationnement dont vous avez l'exclusivité, sous ces dénominations dans la ville de Calgary?

**M. Ellis:** Nous avons un stationnement à même la rue que nous louons à la ville de Calgary. Nous en avons un sur la 13<sup>e</sup> avenue, à côté du *New Noble Motor Hotel*. Nous sommes également associés avec une très petite firme, la *Dot Taxi*, qui n'a qu'une seule voiture. Elle a présenté une demande qui vient d'être approuvée en vue d'obtenir une zone de stationnement. Elle va changer d'em-

[Text]

**Mr. Trudel:** Where do all the other companies operate from?

**Mr. Ellis:** The other companies, Brentwood Taxi, that is the third on the list operates from the Motel Village.

**Mr. Trudel:** This is fine, all right.

**Mr. Ellis:** Bees Taxi operates out of the Carleton Hotel, which is opposite the Palliser Hotel. Dot Taxi is the one I mentioned to you.

**Mr. Trudel:** All right.

**Mr. Ellis:** Circle Cabs are located in the Sarcee Shopping Centre. Duffy's Taxi is on 1st Street West near 12th Avenue. East End Taxi is on 9th Avenue near 2nd Street East. Independent Cabs operate from their home. They also have an office which they are putting into effect in the 200 block on 17th Avenue Southwest. Mayfair Taxi operates in the Mayfair district, in the small shopping centre there. They also have a stand at Woodridge in the Chinook Mall.

Metro Taxi operate from the Forest Lawn District in the City of Calgary, I do not know the exact address. Tijuanna Taxi operate in the Hillhurst District at 124-14th Street Northwest. Island Taxi is at 2336-17th Avenue Southeast.

**Mr. Trudel:** One last question, Mr. Chairman.

**Mr. Ellis:** Excuse me, there should be another company added there which was omitted. Currie Taxi operates in the area of Currie Barracks, our military station.

**Mr. Trudel:** How many cabs are under Currie Taxi?

**Mr. Ellis:** I could only guess, sir. About seven or eight.

**Mr. Trudel:** One last question, Mr. Chairman to Mr. Ellis. Do you use speed lines or direct lines?

**Mr. Ellis:** Yes, we do. A lot of the companies do. Mr. Lawson's company has how many George?

**Mr. Lawson:** Five speed lines, all in grocery stores.

**Mr. Trudel:** In other words, there would be some speed lines to the various companies?

[Interpretation]

placement et nous nous chargerons également de ses courses.

**M. Trudel:** A partir de quel endroit opèrent les autres compagnies?

**M. Ellis:** La Brentwood Taxi, la troisième sur la liste, opère à partir du Motel Village.

**M. Trudel:** Bien. Et puis?

**M. Ellis:** La Bees Taxi, à partir de l'hôtel Carleton, en face de l'hôtel Palliser. La Dot Taxi est la compagnie dont je viens de parler.

**M. Trudel:** Bien.

**M. Ellis:** Les taxis de la Circle Cabs, ont leur stationnement au Sarcee Shopping Centre, ceux de la Duffy's Taxi, sur la 1<sup>re</sup> rue, ouest, près de la 12<sup>e</sup> avenue, ceux de l'East End Taxi, sur la 9<sup>e</sup> avenue, près de la 2<sup>e</sup> rue, est. L'Independent Cabs opère à partir de son propre bureau; elle a aussi un bureau sur la 17<sup>e</sup> avenue sud-ouest dont elle dessert les 200 blocs. La Mayfair Taxi dessert le district de Mayfair, à partir d'un petit centre commercial; elle a aussi un poste à Woodridge dans le Mall Chinook. La Metro Taxi opère à partir du district de Forest Lawn dans la ville de Calgary: je n'en connais pas l'adresse exacte. La Tijuana Taxi opère dans le district de Hillhurst, à partir du 124 de la 14<sup>e</sup> rue, nord-ouest et l'Island Taxi à partir du 2336-17<sup>e</sup> avenue, sud-est.

**M. Trudel:** Une dernière question, monsieur le président.

**M. Ellis:** Un instant, je vous prie. On a oublié d'inscrire le nom d'une autre compagnie sur cette liste, la Currie Taxi qui se trouve dans la région des Casernes Currie, notre base militaire.

**M. Trudel:** Combien y a-t-il de taxis qui dépendent de la Currie Taxi?

**M. Ellis:** Je crois qu'ils en ont 7 ou 8.

**M. Trudel:** Une dernière question, monsieur le président. Monsieur Ellis, est-ce que vous avez des lignes de téléphone directes?

**M. Ellis:** Oui, tout comme beaucoup de compagnies. Dites-moi, Georges, combien la compagnie de M. Lawson en a-t-elle?

**M. Lawson:** Elle a cinq lignes directes. Elles sont toutes installées dans des épiceries.

**M. Trudel:** En d'autres termes, il y aurait un certain nombre de lignes directes pour les différentes compagnies?

## [Texte]

**Mr. Ellis:** Yes sir.

**Mr. Trudel:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Skoreyko?

**Mr. Skoreyko:** Just one short question. Mr. Ellis, I would like to ask you a question with reference to taxicab licences in the City of Calgary. Do you agree with the principle that taxicab licences should be available indiscriminately?

**Mr. Ellis:** Personally I do. I feel that if you want to come to Calgary and start a cab business; you are a Canadian, why should you not? Who am I to tell you, "no we have enough cabs here, or we have butchers, or barbers". I think that there should be free enterprise. This is my personal opinion. I am not speaking for everyone whom I am representing in this brief, sir.

**Mr. Skoreyko:** Thank you sir.

**The Chairman:** Any other questions?

**Mr. Portelance:** I have one last question. If I heard you before Mr. Ellis, you said that you are renting space from the City of Calgary. Do you mean when you park in streets, you have to pay the city?

**Mr. Ellis:** Yes, sir. They have what they call on-street parking. It takes the place of one meter and it has a sign "Taxi Zone, one car City Cabs," or Island Taxi or whatever.

**Mr. Portelance:** It is exclusive to your firm at that time?

**Mr. Ellis:** It is exclusive to the company whose name appears on there, yes.

**Mr. Portelance:** There is no open parking.

**Mr. Ellis:** It is not open parking, we do not have that in Calgary as they do in some cities where they have two cars cab rank anyone can pull into. We do not have that here.

**Mr. Portelance:** In the case of some of the companies in your group doing business with hotels, do they have to pay something to do business with them, or is it just agreement?

## [Interprétation]

**M. Ellis:** Oui.

**M. Trudel:** Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Skoreyko a la parole.

**M. Skoreyko:** Monsieur Ellis, je n'ai qu'une seule question, très brève, à vous poser au sujet des permis de taxi dans la ville de Calgary? Êtes-vous d'accord avec le principe d'accorder ces permis sans aucune discrimination?

**M. Ellis:** Oui, personnellement je suis d'accord. Pourquoi un Canadien qui veut venir à Calgary pour y monter une entreprise de taxis, ne pourrait-il le faire? A quel titre puis-je me permettre de lui dire: «Non, nous avons ici suffisamment de taxis, ... ou de coiffeurs, ou de bouchers?» Je suis partisan de la libre entreprise. C'est là mon avis personnel. Je ne parle pas au nom de ceux que je représente ici.

**M. Skoreyko:** Merci beaucoup, monsieur.

**Le président:** Avez-vous d'autres questions, messieurs?

**M. Portelance:** Une dernière question, s'il vous plaît. Si j'ai bien compris, monsieur Ellis, vous avez dit que vous louez un emplacement à la ville de Calgary. Autrement dit, lorsque vous stationnez dans la rue, vous devez payer la ville?

**M. Ellis:** Oui, monsieur. Elle a ce qu'elle appelle le stationnement de rue. C'est l'emplacement indiqué par un parcomètre. Il est muni d'un panneau signalisateur portant la mention: «Zone de taxis, réservée à un véhicule de la City Cabs»—ou de l'Island Taxi, ou d'une autre compagnie.

**M. Portelance:** Vous en avez alors l'exclusivité?

**M. Ellis:** Oui, c'est l'exclusivité de la compagnie dont le nom figure sur le panneau.

**M. Portelance:** Ce n'est pas un stationnement libre?

**M. Ellis:** Non, à Calgary ce n'est pas comme dans certaines autres villes où l'on trouve des emplacements de taxis pour deux voitures et où tout le monde peut stationner. Nous n'avons pas cela ici.

**M. Portelance:** Qu'en est-il de votre groupe qui ont des accords avec les hôtels? S'agit-il d'un accord pur et simple ou doivent-elles le monnayer?

## [Text]

**Mr. Ellis:** I do not know what arrangements any of our group have with hotels. We do not have a hotel that we pay for the business. We are adjacent to the Calgary Noble Hotel. We bought a small company out there and when we moved in there were already speed lines and a lease by another company who actually service the hotel with their speed lines, that is the big company, Yellow United.

## [Interpretation]

**M. Ellis:** J'ignore les dispositions prises par les divers affiliés de notre groupe avec les hôtels. Nous n'avons pas un seul hôtel que nous payons pour avoir sa clientèle. Nous sommes tout à côté du Calgary Motor Hotel. Nous avons acheté une petite compagnie à cet endroit et lorsque nous y sommes arrivés, il y avait déjà des lignes directes, et un bail accordé à une autre compagnie, qui assure le service de cet hôtel grâce à ces lignes directes; c'est la Yellow-United.

**Mr. Portelance:** In the case of speed lines with other stores, like the other gentleman said before, do they have to pay for that or is it put in there free?

**Mr. Ellis:** No they just pay the telephone bill as a rule, sir. It is a service to the store, it keeps the cars busy.

**Mr. Portelance:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Horner?

**Mr. Horner:** Mr. Ellis, there seems to be some question as to whether or not there was a fair comparison between the rental charges for other taxi drivers using your radio system. Mr. Gregory suggested that they charge \$50 a week per car, and up to \$70 a week if they have to rent the equipment. He also suggested that other companies quote the figure of \$39 a week, but this really is not a true figure that there is actually added charges. What is the average charge these companies use in comparison to Mr. Gregory's.

**Mr. Ellis:** I will cite our own company. We have driver-owners. We charge them a flat rate of \$35 per week. That entitles them to turn in and turn out on telephone business or from our taxi stand. We do not care how long they work. I should not say we do not care how long they work, we want them to put in a shift. If they want to hire another driver and double shift that car they are allowed to. However, in fairness to Yellow United with the \$50 and \$70, we do not supply them with a \$600 radio, with a \$200 meter, with a \$20 roof light. I am supposing that the \$70 may include insurance and insurance payment. They are all insured through United.

**M. Portelance:** Lorsqu'il s'agit de lignes directes avec les magasins, comme celles dont a parlé le témoin précédent, doivent-elles payer le placement de ces lignes ou bien celles-ci sont-elles installées gratuitement?

**M. Ellis:** Non, elles ne paient en général que la note du téléphone. C'est un service rendu au magasin et cela assure du travail aux voitures.

**M. Portelance:** Je vous remercie.

**Le président:** Monsieur Horner a la parole.

**M. Horner:** Monsieur Ellis, on semblait se demander si, par comparaison, les droits de location réclamés aux autres chauffeurs de taxi qui utilisent votre service de radio étaient équitables. M. Gregory a dit qu'on exige \$50 par semaine et par voiture; cela va jusqu'à \$70 s'ils louent aussi l'équipement. Il a ajouté que d'autres compagnies citent le chiffre de \$39 par semaine, mais en fait, ce chiffre n'est pas exact étant donné les frais qu'on y ajoute. Quel est le prix moyen demandé par ces 14 compagnies, comparé avec les chiffres cités par M. Gregory?

**M. Ellis:** Je vous citerai ceux de notre propre compagnie. Nous avons des chauffeurs-propriétaires. Nous leur demandons un taux forfaitaire de \$35 par semaine. Cela leur donne le droit de participer à notre mouvement d'affaires par téléphone ou à partir de notre poste de taxis. Peu nous importe le temps qu'ils travaillent. En fait, je ne devrais pas dire cela. Nous voulons qu'ils fassent au moins un tour d'équipe, mais s'ils désirent avoir recours aux services d'un autre chauffeur, et l'utiliser pendant deux tours d'équipe, ils peuvent le faire. Toutefois disons en toute justice à l'égard de la Yellow-United qui exige \$50 et \$70 que nous, nous ne leur fournissons pas un radio de \$600, un taximètre de \$200 et une lampe-témoin de \$20 sur le toit. Je suppose que les \$70 comprennent sans doute aussi l'assurance et la prime d'assurance. Ils sont tous assurés par l'entremise de la *United*.

## [Texte]

**Mr. Horner:** You do not carry any insurance?

**Mr. Ellis:** Could I ask Mr. Gregory if I am correct in this? Is that correct, Gordon. The \$70 rate in your company for driver-owners does that include insurance?

**Mr. Gregory:** Yes.

**Mr. Horner:** Your \$35 compares relatively to the \$50 less insurance, am I right in that assumption?

**Mr. Ellis:** It should not be quite as high as \$15 to rent \$1,000 worth of equipment.

**Mr. Horner:** He charges the additional \$20 for the equipment. With the equipment, I think Mr. Gregory said, then it goes to \$70.

**Mr. Ellis:** This is so. The rates are not the same with all companies. As Mr. Gregory pointed out, some of them charge 20 per cent which would be higher than \$35 a week. Some of them charge \$42.50. I do not know of any that charge \$39.

You could compare this differently. For example, United cabs have a little better business than most of the rest of us. Their ears would take in at least as much as ours possibly more if there was any difference. They should take in more than ours do. This is why they charge them more. Supply and demand.

**Mr. Horner:** What about the theory looking at it strictly from a taxpayer's point of view. We give them the franchise. Because they are given the exclusive franchise, they get more business. Therefore, they should be able to give the travelling public a cheaper rate? actually, they are charging a greater rate.

**Mr. Ellis:** No I do not think they should give them a cheaper rate. Their rates are 10 cents higher than ours on 99 per cent of the trips.

A very short trip would be the same. They are ten cents higher on a \$20 trip. Their meters would show \$20.10. Everything, as Mr. Gregory pointed out, has gone up including wages. Quite a lot of the smaller companies are seriously thinking of adopting their rates 50 cents for the first one-fifth of a mile. As was suggested, it is not gouging the public because they have the exclusive franchise at the Calgary airport. It is not the intention of Yellow-United Cabs Limited to gouge the public for that extra 10 cents. It is to cover their operational expenses. As I say, a lot of the smaller companies in the near future will do that. Wages have gone up. In Alberta,

## [Interprétation]

**M. Horner:** Vous ne vous chargez pas de l'assurance?

**M. Ellis:** Puis-je demander à M. Gregory si c'est exact? Est-ce exact, Gordon? Dans votre compagnie, le taux de \$70 pour les chauffeurs propriétaires comprend-il l'assurance?

**M. Gregory:** Oui, il comprend l'assurance.

**M. Horner:** Dans ce cas, est-ce que je me trompe en disant que le tarif de \$35 correspond à celui de \$50 moins l'assurance?

**M. Ellis:** La location d'un équipement de \$1,000 ne devrait pas coûter \$15.

**M. Horner:** On compte \$20 de plus pour l'équipement. Avec le tout ensemble, a dit, je crois, M. Gregory, on arrive à \$70.

**M. Ellis:** Oui, c'est cela. Les tarifs ne sont pas les mêmes pour toutes les compagnies. Comme M. Gregory l'a signalé, certaines exigent 20 p. 100, ce qui ferait plus de \$35 par semaine. D'autres exigent \$42.50. Je n'en connais pas qui demandent \$39. On pourrait choisir une autre base de comparaison. La United Cabs, par exemple, a un volume d'affaires un peu supérieur à celui des autres. Ses voitures travaillent au moins autant que les nôtres, si pas plus. C'est pourquoi elle applique un tarif plus élevé. C'est la loi de l'offre et de la demande.

**M. Horner:** Et que pensez-vous de la théorie qui consiste à envisager les choses strictement du point de vue du contribuable? Nous leur accordons un privilège et grâce à cette exclusivité, elles font plus d'affaires. Elles devraient donc être en mesure de consentir à leur clientèle un tarif plus avantageux, mais en réalité elles l'augmentent...

**M. Ellis:** Non, je ne vois pas pourquoi elles devraient consentir un tarif plus avantageux. Leurs tarifs dépassent le nôtre de 10 cents pour 99 p. 100 des courses.

Il en serait de même pour un très petit trajet. Elles réclament 10 cents de plus pour une course de \$20. Leur compteur indique \$20. Tout a augmenté, y compris les salaires, comme le faisait remarquer M. Gregory. Bon nombre de petites compagnies songent sérieusement à établir un tarif de 10 cents pour le premier cinquième de mille et ce n'est pas là, comme on l'a prétendu, gruger le public en profitant de l'exclusivité dont elles jouissent à l'aéroport de Calgary. La Yellow United ne songe nullement à gruger le public lorsqu'elle réclame ces 10 cents supplémentaires. C'est pour couvrir ses frais d'exploitation. Je le répète, une quantité de petites compagnies

## [Text]

we have had a minimum wage of \$1.25 an hour. It has gone up to \$1.40 an hour and on October 1, it will go up to \$1.55. This is the minimum wage.

## [Interpretation]

devront bientôt en faire autant. Les salaires ont augmenté. En Alberta, nous avions un salaire minimum de \$1.25 l'heure; il est passé à \$1.40 l'heure et à partir du premier octobre, ce sera \$1.55 l'heure. C'est là le salaire minimum.

**Mr. Horner:** One further question, Mr. Ellis. Let us suppose, for example, that there was a common taxi stand or pick-up privileges granted to you at the airport, do you then believe that the companies you represent would be in a better position to submit tenders for exclusive franchises for the hotels within the city area?

**Mr. Ellis:** Yes, definitely. They would be in a better position. If it was open they would be able to pick up more trips up there when they went up. They would not go up there to pick up trips but when they went up they could pick up trips and they could bring them to hotels. For example, if I solicit the business from your hotel, I would say, among other things, "We will recommend your hotel to any one that we pick up who wants a hotel." This open stand business would not establish a precedent. We had this many years ago in Calgary at the old CPR station when one company had what was called the Motor Livery concession at the CPR. There was a public stand that stretched for almost two blocks where cabs could line up and take trips.

**Mr. Horner:** Encore une question. S'il y avait, par exemple, un poste commun pour les taxis ou si on vous accordait des priviléges vous autorisant à prendre des voyageurs à l'aéroport, croyez-vous que les compagnies que vous représentez seraient dans une meilleure position pour faire des soumissions aux hôtels de la ville en vue d'en obtenir des priviléges exclusifs...

**Mr. Ellis:** Oui, elles seraient certainement dans une meilleure position. Elles pourraient alors récolter un plus grand nombre de voyageurs lorsqu'elles se rendent à l'aéroport. Elles ne s'y rendraient pas à proprement parler dans ce but mais lorsqu'elles s'y trouvent, elles pourraient accepter des clients et les mener à l'hôtel. Supposons, par exemple, que je souhaite avoir la clientèle de votre hôtel. Je vous dirais, entre autres choses: «Nous recommanderons votre hôtel à tous ceux que nous prendrons à l'aéroport et qui cherchent un logement.» Ce poste en commun ne créerait pas un précédent. Nous avons eu le cas il y a quelques années à Calgary, à l'ancienne gare du Canadien-Pacifique. Une compagnie y avait obtenu une concession qu'on appelait *Motor Livery*. Il y avait un poste public d'une longueur de deux pâtés de maisons où les taxis pouvaient faire la file et récolter des clients.

**Mr. Horner:** How did it work?

**Mr. Horner:** Est-ce que cela a donné de bons résultats?

**Mr. Ellis:** Oui, très bons jusqu'au moment où le problème du stationnement s'est posé et on a dû supprimer la formule.

**Mr. Horner:** Merci, je n'ai plus de questions à poser.

**Le président:** Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs?

Je tiens à vous remercier, M. Ellis, ainsi que les deux autres témoins, du mémoire que vous nous avez présenté.

**Mr. Ellis:** Je désire remercier le comité de nous avoir invités; c'est la première fois qu'on fait quelque chose pour les défavorisés du sort.

**Le président:** Merci.

**Mr. Portelance:** C'est la société juste.

**The Chairman:** Any other questions gentlemen?

I want to thank you, Mr. Ellis, and those two gentlemen for your brief.

**Mr. Ellis:** We want to thank the Committee for inviting us here. This is the first time anyone has ever done anything for the "have-nots".

**The Chairman:** Thank you.

**Mr. Portelance:** That is the just society.

## [Texte]

**Mr. Horner:** Do not judge this Committee too early.

**Mr. Ellis:** We were at least asked to plead our case. We will abide by any decision that the Committee makes, of course.

**The Chairman:** Thank you.

**Mr. Ellis:** Lean a little bit our way. We need the money.

**The Chairman:** Before we adjourn, I would like somebody to move that this brief be appended to the report.

**Mr. Smith (Saint-Jean):** I so move.  
Motion agreed to.

**The Chairman:** We adjourn until tomorrow morning at 9.30.

## [Interprétation]

**M. Horner:** Ne jugez pas trop vite le comité.

**M. Ellis:** On nous a du moins invités à plaider notre cause. Nous nous conformerons, bien entendu, à toutes les décisions du Comité.

**Le président:** Merci.

**M. Ellis:** Songez un peu à nous. Nous avons besoin de cet argent.

**Le président:** Avant de lever la séance, je voudrais que quelqu'un veuille bien proposer que ces mémoires soient annexés en appendice au rapport.

**M. Smith (Saint-Jean):** Je le propose.  
(La motion est adoptée.)

**Le président:** La séance est ajournée jusqu'à demain matin, à 9h30.

Friday, April 17, 1970

Le vendredi 17 avril 1970.

• 0924

**The Chairman:** This morning we will receive a brief from the Transportation and Development Authority of Calgary. I would like to call upon Mr. Robert A. Boulware.

**Dr. Walter R. Trost (President, of the consulting firm of LaBorde, Simai and Trost Ltd.):** Gentlemen, my name is Walter Trost and I am here on behalf of Mr. Robert Boulware, Chairman of the Transportation and Development Authority of Calgary, who is unable, regrettably, to be here today because he has been called out of town. I should tell you, if you are not informed of it, that the Transportation and Development Authority of Calgary is a body acting jointly for the Calgary Chamber of Commerce and for the City of Calgary.

In speaking on behalf of the Authority, I would very much wish to indicate to you how pleased we are with the task that your group has undertaken, with the importance of that task and with our opportunity to be here before you this morning.

We do not have a written submission before you and I am authorized to pass over to you the views of the Authority on some of the matters under your jurisdiction.

To begin with, if it is agreeable, Mr. Chairman, I would like to pass over to you as an indication of the kinds of interest the Authority has had in transportation, and particularly in the subject you are dealing with, aviation transportation, two copies of briefs,

**Le président:** Ce matin, nous recevons un mémoire de l'Administration des transports et du développement de Calgary. Je prie M. Robert Bower de bien vouloir se présenter.

**M. Walter R. Trost (Président de «consulting Firm of LaBorde, Simai and Trost Ltd.»):** Messieurs, je m'appelle Walter Trost et je représente ici M. Robert Bower, le président de la Commission des transports et du développement de Calgary, qui, à son grand regret, ne peut venir ici aujourd'hui ayant été appelé en dehors de la ville.

Je vous dis tout d'abord, au cas où vous ne le sauriez pas, que l'Administration des transports et du développement de Calgary est un organisme qui agit conjointement pour la Chambre de commerce et pour la ville de Calgary.

Je voudrais vous dire, au nom de cette Administration que nous sommes très heureux de la tâche entreprise par votre groupe, de l'importance de cette tâche et de l'occasion qui nous est donnée de vous accueillir ici ce matin.

Nous n'avons pas d'exposé écrit mais je suis autorisé à vous faire connaître le point de vue de l'Administration sur certaines questions qui sont de votre compétence.

Tout d'abord, monsieur le président, si vous le voulez bien, et afin de vous éclairer sur l'intérêt que témoigne l'Administration aux transports et plus particulièrement au sujet qui vous occupe, c'est-à-dire les transports aériens, je vais vous remettre deux exemplaires

[Text]

reports and studies that the Authority has done in the last two or three months—a copy of Air Service Requirements of Calgary from 1969 to 1973, and a copy of a submission to the Secretary of State for External Affairs and the Minister of Transport in respect of the aviation needs of the City of Calgary.

**The Chairman:** Will somebody make the motion?

**Mr. Pringle:** I move that the documents be appended to our report.

Motion agreed to.

**Dr. Trost:** Mr. Chairman, I think there are four points, one of them a somewhat complicated one that the Authority wishes to speak to you on its behalf. These four points are as follows. First of all, the Authority believes that the appearance and the approaches that the ground access provides to the airport should be improved. It believes that they are not sufficiently attractive now and give a bad appearance and it is as concerned particularly for the impact on the tourist trade.

Second, the Authority believes that a limited access freeway to the airport from the centre of the city should be established as soon as it is possible so to do in the light of other developments in highway expansion and improvement that are under way, and this recommendation has been made by the Transportation and Development Authority to the City Planning Department of Calgary.

Third, the Authority wishes to acquaint your Committee, Mr. Chairman, with its initiative in providing helicopter services and that the question of a heliport location in downtown Calgary, now narrowed down to two alternate sites, will, the Authority believes, soon be resolved so that this facility will be made available for those members of the public who wish to use it.

Fourth, there is the somewhat more complex question of vehicular services in respect of ground transportation about which considerable testimony was presented to you yesterday. The Authority wishes me to make remarks of the following sort: first of all, the Authority believes that its responsibilities lie not in a partisan relationship between businesses, but instead in supporting the establishment of an orderly development at the airport; second, in assuring if it can that there be fair treatment of all business enter-

[*Interpretation*]

res des mémoires, des rapports et des études faits par cette Administration au cours des deux ou trois derniers mois. L'un a trait aux besoins des services aériens de Calgary de 1969 à 1973 et l'autre est la copie d'un mémoire soumis au secrétaire d'Etat aux Affaires extérieures et au ministre des Transports exposant les besoins de la ville de Calgary en matière d'aviation.

**Le président:** Quelqu'un pourrait-il proposer une motion?

**M. Pringle:** Je propose que ces documents soient imprimés à titre d'appendices à notre rapport.

(La motion est adoptée.)

**M. Trost:** Monsieur le président, il y a, je pense, quatre point—et certains d'entre eux sont assez complexes—dont l'Administration voudrait vous parler à ce sujet. Ces quatre points sont les suivants:

Tout d'abord, l'Administration estime que l'aspect extérieur de l'aéroport et les voies d'accès qui y mènent devraient être améliorés. Elle trouve que cet aspect laisse à désirer et s'inquiète des répercussions que cela pourrait avoir sur l'industrie du tourisme.

Deuxièmement, l'Administration estime qu'il faudrait créer aussitôt que possible une voie rapide à accès limité entre l'aéroport et le centre de la ville, en tenant compte de l'expansion des réseaux routiers et des améliorations déjà en cours. Elle a adressé une recommandation dans ce sens au service de planification urbaine de la ville de Clagary.

Troisièmement, l'Administration tient à signaler au Comité, qu'elle a pris l'initiative d'assurer des services d'hélicoptères et le problème de la création d'une héligare au centre de la ville de Calgary. Je résume maintenant à choisir entre deux emplacements. Elle espère donc qu'il sera résolu d'ici peu et que ces services seront bientôt mis à la disposition de ceux qui, dans le public, voudraient y recourir.

Quatrièmement, il y a la question un peu plus complexe des véhicules servant à assurer les transports au sol dont on vous a longuement entretenu hier. La Commission me prie de vous transmettre à ce sujet les observations suivantes: tout d'abord, elle prétend que la responsabilité ne doit pas en être partagée dans un esprit partisan entre les diverses entreprises, mais plutôt en encourageant une expansion bien ordonnée de l'aéroport; deuvièmement, en garantissant un traitement équitable à toutes les entreprises qui s'y inté-

## [Texte]

prises that might be involved; third, and of course above all, that the public benefit be assured and that good service be provided to the public.

In this respect it believes that in respect of certain facilities in ground transportation, for example U-drive and so on, it might be possible to provide an easier hot line access to some U-drive facilities even though there may not be space for additional booths at all times.

Second, it believes that parking facilities, including valley parking facilities, should be continually improved upon.

Third, it believes in respect of remaining vehicular services that it may be the situations differ from city to city and that functional factors may partly help to determine when the public benefit is well served and not well served by particular arrangements. It has in mind here particularly two facts perhaps that are, in a way, subject to a sort of analysis. On the one hand, when an airport is not large enough nor yet served by enough lines so that there is a reasonably constant flow of traffic, and instead there are peaks of traffic, then it may be that unfettered access of all taxi lines to such an airport may not provide enough standby cabs to look after the traffic arrangements and other arrangements may be necessary. As, however, airports grow in size, it may be that a better service is provided by a less tight hold on a concessionary attitude.

Another element that is involved is the proportion among taxi-cab companies who have and have not concessions, the relative number of those cabs, since in going to the airport the whole taxi fleet is available whereas in returning from it only that group that has the concession make services available. Consequently, both in respect of what might be called the costs of the services, since deadheading is in the end absorbed by the customer, and in respect of the number of extra cabs that may be because they are not fully used creating congesting conditions, again it may be that there are factors that indicate that as an airport grows better service is provided by a more open access.

I am authorized by the Authority to indicate to this group that at the present time the representations that have been made to it on this matter indicate that the public is, compared to other cities, well served right now

## [Interprétation]

resseraient; enfin, et surtout, en assurant au public de bons services.

Dans cet ordre d'idées, elle pense qu'on pourrait ménager, par exemple, à certaines installations servant aux transports au sol telles que les avenues permettant la rotation des files de taxis, un accès plus aisément aux lignes de téléphone directes. Il est vrai qu'il n'y a pas toujours assez de place pour y installer des cabines.

Ensuite, elle estime que les parcs de stationnement devraient constamment être améliorés, y compris les parcs de la vallée.

Enfin, en ce qui concerne le reste des services de véhicules, elle pense que la situation varie probablement d'une ville à l'autre et que certains facteurs fonctionnels pourraient peut-être aider à déterminer en partie si les intérêts du public sont bien ou mal servis par ces dispositions. Il y a, à cet égard, deux éléments qui, pense-t-elle, méritent d'être analysés. D'une part, lorsqu'un aéroport n'est pas suffisamment grand ou n'est pas encore desservi par un nombre suffisant de lignes assurant un flot assez constant de voyageurs et que la circulation connaît au contraire des heures de pointe, il se peut qu'en laissant à toutes les compagnies de taxis un droit d'accès illimité à cette aérogare, il n'y ait pas un nombre suffisant de taxis pour assurer la permanence et qu'il faille avoir recours à d'autres dispositions. Toutefois, comme les aéroports ne cessent de prendre de l'extension, on pourra peut-être assurer de meilleurs services en assouplissant la politique des concessions.

Un autre élément à considérer c'est, parmi les compagnies de taxis qui jouissent ou non de concessions, le nombre relatif de ces taxis; en effet, lorsqu'il s'agit de se rendre à l'aéroport, toute la flotte des taxis est toujours disponible, mais pour en revenir, seul le groupe qui jouit d'une concession peut assurer le service. En conséquence, tant en ce qui concerne le coût du service—puisque fin de compte c'est le client qui fait les frais du voyage à vide—qu'en ce qui concerne le risque d'avoir une pléthora de taxis pratiquement inemployés, entraînant de ce chef une certaine congestion, il se peut qu'on puisse démontrer que lorsqu'un aéroport se développe, les services sont mieux assurés si on laisse une plus grande liberté d'accès aux taxis.

L'Administration m'autorise à vous dire qu'en ce moment, les instances qui ont été formulées à cet égard montrent que par comparaison avec d'autres villes, le public est bien servi maintenant grâce aux arrange-

## [Text]

by the arrangements that are obtained at the airport but that we believe attention should be paid to the future.

**The Chairman:** Thank you very much.

**Mr. Horner:** Yes, Dr. Trost. You mentioned an airport with peaks of traffic. Would you say that Calgary is one of the airports in Canada which has a relatively smooth flow of traffic in and out, with very few peaks.

**Dr. Trost:** I would think not quite yet. The air traffic at the airport in Calgary is increasing very rapidly and the whole thing is in a state of change, as you gentlemen are well aware. I would say we are in the process of moving to that smooth situation, but we are not there yet.

**Mr. Horner:** As a comparison, far smoother as far as peak traffic is concerned than at the Edmonton International?

**Dr. Trost:** Far smoother; indeed so.

**Mr. Horner:** Would you agree with the assumption that the smoother the flow of traffic the less need for an exclusive franchise?

**Dr. Trost:** I believe that would be logical, yes.

**Mr. Horner:** I will pass to somebody else.

**M. Portelance:** Merci, monsieur le président, pour l'instant, je n'ai aucune question.

**Le président:** Monsieur Trudel a la parole.

**Mr. Trudel:** Mr. Trost, in your presentation I believe one of the points you mentioned is that improvements are needed. Would you care to elaborate, or were the other points you mentioned in your presentation the improvements you were referring to?

**Dr. Trost:** The three particular points of improvement that I mentioned were improved approaches, the introduction of a limited-access freeway from the airport to the city, and the introduction of helicopter services associated with the introduction of heliports in the downtown centre which is under way.

**Mr. Trudel:** Are the two briefs you have presented related strictly to air service to your city? Are some of the improvements you have mentioned, including freeway, heliport service and road transportation, included in the two briefs you have presented?

## [Interpretation]

ments obtenus à l'aéroport, mais nous pensons qu'il faudrait songer à l'avenir.

**Le président:** Je vous remercie.

**M. Horner:** Oui, monsieur Trost. Vous avez parlé d'un aéroport avec des heures de pointe. Trouvez-vous que Calgary est un des aéroports canadiens où le rythme de la circulation est relativement régulier dans un sens comme dans l'autre, avec très peu d'heures de pointe?

**M. Trost:** Peut-être pas tout à fait encore. La circulation aérienne à l'aéroport de Calgary connaît une augmentation accélérée, et tout y évolue très rapidement, comme vous le savez. Nous atteindrons bientôt ce rythme régulier mais nous n'y sommes pas encore.

**M. Horner:** Comparé à celui de l'aéroport international de Hamilton, c'est un rythme beaucoup plus régulier.

**M. Trost:** Oui, beaucoup plus régulier, en effet.

**M. Horner:** Êtes-vous d'accord pour reconnaître que plus le rythme de la circulation est régulier et moins il est nécessaire d'accorder des priviléges exclusifs?

**M. Trost:** Oui, c'est une conclusion tout à fait logique.

**M. Horner:** Je cède la parole à quelqu'un d'autre.

**M. Portelance:** Thank you, Mr. Chairman. I have no question right now.

**The Chairman:** Mr. Trudel.

**M. Trudel:** Je pense qu'un des points mentionnés dans votre exposé, c'est la nécessité des améliorations. Pourriez-vous vous expliquer à ce sujet ou bien les autres points dont vous avez parlé dans votre exposé étaient-ils précisément les améliorations que vous aviez en vue?

**M. Trost:** Les trois améliorations que j'ai mentionnées étaient d'abord celle des voies d'accès, ensuite la création d'une autoroute à accès limité entre l'aéroport et la ville et enfin la création d'un service d'hélicoptères en même temps que la construction d'héliports dans le centre de la ville, ce qui est déjà en voie de réalisation.

**M. Trudel:** Les deux mémoires que vous nous avez présentés, concernent-ils strictement les services aériens de votre ville? Certaines des améliorations dont vous avez parlé, c'est-à-dire l'autoroute, le service d'hélicoptères et les transports routiers sont-ils inclus

[Texte]

**Dr. Trost:** The two briefs are for the most part concerned with air services, but there is some mention in them of how people get to the airport, what vehicles, and so forth, are used, but that is not the major emphasis of those reports.

**Mr. Trudel:** Regarding the ground transportation you mentioned orderly development. Should we assume that this has not been so over the years, that there has been no orderly development of ground transportation to and from the airport?

**Dr. Trost:** I think that is not quite what I intended to imply. There have been considerable changes under way and in prospect for the airport and for the highway service linking the airport to the city. The position of the Chamber and of the city has been that in many cases these changes and improvements fell well behind the need for them and consequently there was a considerable measure of disturbance and chaos as improvisations were brought about in lieu of the more permanent changes that are still in the offing. The point I made was that the Authority believes one of its responsibilities is to do what it can to assure orderly development.

**Mr. Trudel:** In one of your remarks regarding controlled business or franchises—I am not quite sure exactly what terms you used—I understood that it was unfair to certain businesses. I am talking about grant transportation to and from the airport. Is there some unfairness that we should be looking at?

**Dr. Trost:** My only comment was that the authority's position, which cannot be a partisan one, would only be that there should be fair treatment among businesses.

**Mr. Trudel:** Then would you agree with me that if your business concerns in and around the city have a chance to bid for this service, this would be fair treatment?

**Dr. Trost:** Certainly there would be a genuine element of fairness if the usual tender practices were followed; of course.

[Interprétation]

dans les deux mémoires que vous avez présentés?

**M. Trudel:** Les deux mémoires ont principalement trait aux services aériens mais ils parlent également des moyens de se rendre à l'aéroport, des véhicules utilisés et ainsi de suite, mais ce n'est pas là l'objet principal de ces rapports.

**M. Trudel:** Au sujet des transports au sol, vous avez parlé d'une expansion bien ordonnée. Devons-nous en conclure qu'il n'en a pas été ainsi au cours des années et que l'expansion des services de transport au sol en provenance ou en direction de l'aéroport n'a pas suivi un plan bien ordonné?

**M. Trudel:** Je pense que ce n'est pas tout à fait ce que je voulais faire entendre. On a apporté et on songe encore à apporter des changements considérables à l'aéroport et aux services routiers qui le relient à la ville. La Chambre de commerce et la ville estiment que dans bien des cas, ces changements et ces améliorations étaient loin de répondre aux besoins de l'heure, ce qui a donc entraîné pas mal d'ennuis et un certain chaos au fur et à mesure des improvisations qui tendaient à remplacer les changements d'un caractère plus permanent qui sont toujours à l'horizon. Ce que je voulais dire, c'est que l'Administration estime qu'une de ses tâches, c'est de faire tout son possible pour assurer cette expansion bien ordonnée.

**M. Trudel:** J'ai cru comprendre, en écoutant une des observations que vous avez faites sur le contrôle des entreprises de taxis ou les priviléges—je ne sais pas exactement quelle expression vous avez utilisée que ce système était injuste à l'égard de certaines entreprises. Je parle ici des transports au sol de et vers l'aéroport. S'agit-il à votre avis, d'injustices que nous devrions examiner?

**M. Trudel:** J'ai simplement dit que l'Administration, dont l'attitude ne pouvait refléter aucun esprit partisan, devait veiller à ce que toutes les entreprises soient traitées de façon équitable.

**M. Trudel:** Conviendriez-vous alors avec moi que si l'on accordait à vos entreprises en ville et dans la région avoisinante la possibilité de faire une soumission pour obtenir ce service, ce serait un traitement équitable?

**M. Trudel:** Il est évident que si on se conformait à la pratique habituelle des appels d'offres, cela constituerait un effort sincère d'équité.

[Text]

**Mr. Trudel:** You mentioned U-drive and a hot line. Do you have such services in existence now?

**Dr. Trost:** My information is that there are hot lines available to at least some of the U-drive people.

**Mr. Trudel:** Do you have U-drives available without the other service that you are referring to?

**Dr. Trost:** There are, as I understand it, four U-drive booths in the airport now.

**Mr. Trudel:** You touched briefly on parking and I am not quite sure whether I understood you correctly. Is there sufficient or insufficient parking of a general nature at the airport?

**Dr. Trost:** The city has recently gone through a change in its parking situation from one that was probably quite unsatisfactory to one that is at least temporarily improved, but with the quick rates of growth that the city is exposed to in its aviation services, the Authority remains concerned that suitable parking provisions be provided down the line.

**Mr. Trudel:** One last question, Mr. Chairman. I believe you mentioned the cost of services. My understanding from your submission is that possibly the services are costing more than they should. Is there any one area that could be looked at in order that these costs to the users be minimized?

**Dr. Trost:** I was making a comment, I think, in respect of the general situation rather than the particular situation in the city. It seems probable that in an operation in which cabs on many occasions may have travel half empty, make one trip incompletely filled, that that represents increased costs to that service. One has the feeling that it is possible those increased costs will be passed on rather than borne, so any device that enables a better usage of the vehicle would, we imagine, tend to reduce costs.

**Mr. Trudel:** Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Howe.

**Mr. Howe:** Dr. Trost, in your discussions on parking within your organization, have you had any criticism or complaints about the fact that even private individuals who drive up there and cannot find redcaps are in trouble

[Interpretation]

**M. Trudel:** Vous avez parlé du système de rotation des taxis à l'arrivée et au départ des avions et des lignes téléphoniques directes. Y a-t-il aucun service de ce genre en ce moment?

**M. Trost:** D'après mes renseignements, il y a des lignes directes à la disposition de certains concessionnaires des services de rotation.

**M. Trudel:** Avez-vous en ce moment des services de ce genre, en vue de l'autre service dont vous parlez?

**M. Trost:** Sauf erreur, il y en a quatre en ce moment à l'aéroport.

**M. Trudel:** Vous avez effleuré le problème du stationnement et je ne sais si je vous ai bien compris. Dans l'ensemble, y a-t-il assez d'endroits de stationnement à l'aéroport ou non?

**M. Trost:** La situation a beaucoup changé en ville à cet égard. Elle était très peu satisfaisante et elle s'est améliorée, temporairement du moins. Cependant, la ville prévoyant un rythme de croissance accéléré des services aériens la Commission tient à voir adopter des dispositions susceptibles d'assurer partout des stationnements adéquats.

**M. Trudel:** Une dernière question, monsieur le président. Je pense que vous avez parlé du coût des services. Si j'ai bien compris votre mémoire, ces services coûtaient peut-être plus qu'ils ne devraient. Y a-t-il un secteur à examiner afin de réduire les frais imposés aux usagers?

**M. Trost:** Ma remarque portait sur la situation d'ensemble plutôt que sur la situation particulière de cette ville. Lorsqu'un taxi doit souvent faire la moitié du trajet à vide à l'aller ou au retour, ses frais s'en trouvent augmentés. On devine que la victime préférera faire encaisser ces pertes au client plutôt que de les assumer elle-même. Tout système qui permettrait de mieux utiliser les véhicules tendrait, j'imagine, à diminuer les coûts.

**M. Trudel:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Howe a la parole.

**M. Howe:** M. Trost, au cours de vos entretiens, au sein de votre organisme, sur la question du stationnement, avez-vous entendu émettre des critiques ou des plaintes quant au fait que même de simples particuliers se ren-

## [Texte]

if they carry their baggage into the airport and are given traffic tickets?

**Dr. Trost:** I am sorry. We have had complaints...

**Mr. Howe:** If you drive up to the entrance with your wife who is going some place and you cannot find a redcap, if you carry her baggage into the airport you are liable to be fined for doing this. Is this true?

**Dr. Trost:** Yes, that is so.

**Mr. Howe:** Do you feel that this should be changed, that there should be a little longer time allowed for extraordinary situations of this kind?

**Dr. Trost:** We certainly have had feelings that were very strongly expressed put to us on this question and on the question of a person who must catch a plane and leave his car behind and has not time to make proper provisions. In such case he can have it looked after, all right, but again, at a fine. These two points sometimes have caused individuals to feel angry.

**Mr. Howe:** I take it nobody has gone to court to fight any of these cases because of extenuating circumstances, have they?

**Dr. Trost:** Not to my knowledge, but there could have been.

**Mr. Howe:** I think that is one area where somebody should ease the regulations a little bit. In certain circumstances there should be consideration.

In your research into future requirements, you can envisage that we will have some traffic bottlenecks or your access roads if they are not improved and changed within a very short period of time.

**Dr. Trost:** Yes, indeed, and the particular connection between the airport and the city right now is by no means the finest highway the city has to offer. Congestion and usage in that particular sector of our highway system will clearly increase quite quickly in the future.

**Mr. Howe:** At the present time do you know whether there is any difficulty of people missing planes because of traffic congestion?

**Dr. Trost:** Yes, it is possible so to do.

## [Interprétation]

dant à l'aéroport ne peuvent y trouver de porteur? Ils ont alors des difficultés et reçoivent des contraventions de roulage pendant qu'ils portent leurs bagages à l'intérieur.

**M. Trost:** Je m'excuse. Nous avons eu des plaintes...

**M. Howe:** Supposons qu'arrivé en voiture devant l'entrée, avec votre femme qui part en voyage, vous ne trouvez pas de porteur. Vous laisser là la voiture pour aller porter ses bagages à l'intérieur de l'aérogare. Vous risquez alors une contravention. Est-ce exact?

**M. Trost:** Oui, c'est exact.

**M. Howe:** Ne pensez-vous pas que cela devrait être modifié, qu'on devrait accorder un peu plus de temps lorsqu'il se présente un cas exceptionnel comme celui-là?

**M. Trost:** Oui. Nous avons assurément entendu formuler des plaintes énergiques à cet égard. Il en va de même pour celui qui prenant l'avion doit laisser là sa voiture et n'a pas toujours le temps de prendre les dispositions voulues. Sans doute peut-il en faire prendre soin, mais une fois de plus, au prix d'une amende. Ce sont deux cas irritants.

**M. Howe:** J'aime à croire qu'étant donné les circonstances atténuantes, il n'est personne, dans ces deux cas, qui ait jamais dû aller devant les tribunaux.

**M. Trost:** Non, pas en ma connaissance, mais c'est peut-être arrivé.

**M. Howe:** C'est un cas où l'on pourrait adoucir quelque peu la rigueur des règlements. Dans certains cas, il faut savoir tenir compte des circonstances.

Venons-en maintenant à vos études sur vos exigences à venir. Vous devez prévoir des embouteillages sur les voies d'accès si ces dernières ne sont pas améliorées ou modifiées d'ici peu.

**Dr. Trost:** Oui, assurément. La route entre l'aéroport et la ville n'est certainement pas la meilleure dont la ville puisse se vanter en ce moment. La congestion et l'usage de ce secteur de notre réseau routier va augmenter très rapidement dans le proche avenir.

**Mr. Howe:** Y a-t-il en ce moment, des problèmes parce que les gens manquent leur avion à cause de l'encombrement de la circulation?

**M. Trost:** Oui, cela peut arriver.

## [Text]

**Mr. Howe:** Is there any public transit such as city buses going out to the airport now?

**Dr. Trost:** I cannot say, no, as a matter of certainty, but I believe not.

**Mr. Howe:** There are none at the present time?

**Dr. Trost:** I am not sure, but I do not think so.

**Mr. Howe:** Yesterday during our discussions the question of a centre in the city where air passengers would converge and from there be taken to the airport by some public transit system, or something like that, came up. Have you plans of that type, or suggested plans for that type, in your research?

**Dr. Trost:** The concept has been discussed and some provisions are under way for it. It is generally thought to be a sensible approach.

**Mr. Howe:** This would eliminate some of the traffic bottlenecks and the build-up of cars and vehicles at the airport?

**Dr. Trost:** Indeed so.

**Mr. Howe:** This is a concept being considered by quite a number of cities and I think this Committee will probably be making some suggestions in that regard in its report.

**Dr. Trost:** Yes, it seems to us sensible.

**Mr. Howe:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** I do not have any questions this morning, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Horner.

**Mr. Horner:** Dr. Trost, have you seen the new air terminal plans? Have they been discussed with the city?

**Dr. Trost:** I have seen alternate plans, a set of plans based on a linear and a circular concept.

**Mr. Horner:** Are there ready access routes to and from the airport involved in these plans?

**Dr. Trost:** The highway access is, in a general way, external to the airport plans,

## [Interpretation]

**M. Howe:** Y a-t-il un système de transports publics comme par exemple, des autobus de la ville, pour se rendre à l'aéroport?

**M. Trost:** Je ne puis vous répondre par un «non» catégorique, mais je ne crois pas qu'il y en ait.

**M. Howe:** Il n'y en a pas en ce moment?

**M. Trost:** Je n'en suis pas sûr mais je ne le crois pas.

**M. Howe:** Hier, au cours de nos discussions, on a évoqué la possibilité de créer un terminus au centre de la ville, où se rassembleraient les voyageurs et d'où ils seraient amenés à l'aéroport par un système de transports en commun ou quelque chose de ce genre. Avez-vous prévu, dans votre programme des plans de ce genre?

**M. Trost:** On en a discuté et certaines dispositions ont déjà été prises en vue de les réaliser. On trouve en général que c'est une idée très raisonnable.

**M. Howe:** Cela éliminerait certains embouteillages, ainsi que l'encombrement des véhicules à l'aéroport.

**M. Trost:** Oui, en effet.

**M. Howe:** C'est une idée à laquelle on songe dans un certain nombre de villes et je pense que le comité formulera dans son rapport sans doute certaines recommandations à cet égard.

**M. Trost:** Oui, cela nous paraît une idée raisonnable.

**M. Howe:** Je vous remercie.

**Le président:** M. Pringle a la parole.

**M. Pringle:** Je n'ai pas de questions à poser ce matin, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Horner a la parole.

**M. Horner:** Monsieur Trost, avez-vous vu les plans de la nouvelle aérogare? En a-t-on discuté avec la ville?

**M. Trost:** J'ai vu une série de projets de remplacement: des plans basés sur un concept linéaire et sur un concept circulaire.

**M. Horner:** Ces plans prévoient-ils en même temps la construction de voies d'accès en direction et en provenance de l'aéroport?

**M. Trost:** Les routes d'accès ne font généralement pas partie intégrante des plans desti-

## [Texte]

although they are related in the sense that there is parallel planning of the two.

**The Chairman:** May I have a little order, please. It is hard to hear the witness.

**Dr. Trost:** To be specific, the highway solution is not an integral part of the airport planning itself.

**Mr. Horner:** No, I realize that, but you still have to have unloading and loading ramps, which facilitate a smooth flow of traffic.

**Mr. Trost:** Yes, that is right.

**Mr. Horner:** I gathered from your remarks that Calgary is actually seriously considering helicopter ports in the downtown area to link with the airport.

**Mr. Trost:** Yes.

**Mr. Horner:** Do you think that has proved successful in any of the major airports in the United States? Has it been tried? In Los Angeles, for example, it has not worked out too well.

**Mr. Trost:** I think it has had what one might call limited success, but in certain cases it seems to be desired by certain individuals under certain circumstances, and there has been a reasonable amount of enthusiasm and pressure behind this matter. I do not think it will ever provide what might be called mass transit through the air.

**Mr. Horner:** I should think it would work better in a situation where the airport was farther from the downtown area of the city. Calgary airport is relatively close to the downtown area. Of course, you agree that it is really not viewed in the light of any mass movement of traffic. In studying the movement of traffic from the airport to the city, has the city at any time expressed an interest in rapid transit by rail to move the masses, rather than the helicopter to move the limited number of people?

**Mr. Trost:** The rapid transit question is under discussion and has been for some time. There are plans for the development of rapid transit that relate to different sectors of the city.

**Mr. Horner:** Has the airport figured in these plans at all?

**Mr. Trost:** Yes, but I would not be able to tell you offhand what priority has been given to that segment.

## [Interprétation]

nés à la construction d'un aéroport bien qu'elles s'y rattachent en ce sens qu'il y a une planification parallèle des...

**Le président:** Un peu d'ordre, s'il vous plaît. On a peine à entendre le témoin.

**M. Trost:** Soyons précis: la question routière ne fait pas partie intégrante des plans concernant l'aéroport proprement dit.

**M. Horner:** Je m'en rends compte mais il faut néanmoins prévoir des rampes de chargement et de déchargement pour aider à régulariser le flot de la circulation.

**M. Trost:** Oui, c'est vrai.

**M. Horner:** J'ai cru comprendre d'après vos remarques qu'à Calgary on songeait sérieusement à avoir des hélicoptères au centre de la ville pour assurer la liaison avec l'aéroport.

**M. Trost:** Oui.

**M. Horner:** Ce système a-t-il donné de bons résultats dans aucun des principaux aéroports américains? En a-t-on fait l'essai? A Los Angeles, par exemple, cela n'a pas trop bien marché.

**M. Trost:** Ce système a eu ce qu'on pourrait appeler un succès limité, mais il semble que dans certains cas et dans certaines conditions il trouve des amateurs. Il y a pas mal d'emballlement et de pression à l'arrière-plan de tout cela. Je ne crois pas qu'on assurera jamais des transports aériens massifs de cette façon.

**M. Horner:** Ce serait peut-être plus indiqué si l'aéroport était situé plus loin du centre de la ville. L'aéroport de Calgary en est assez près, mais vous serez d'accord pour reconnaître qu'on ne peut y songer dans le cadre d'une circulation massive. Dans les études qu'elle a faites sur le mouvement de la circulation entre l'aéroport et la ville, celle-ci a-t-elle jamais manifesté de l'intérêt pour un système de transports rapides par rail capable d'assurer les déplacements en masse au lieu de songer à l'hélicoptère qui ne transporte qu'un nombre limité de personnes?

**M. Trost:** La question des transports rapides est à l'étude depuis un certain temps déjà. On en prévoit le développement à partir des différents secteurs de la ville.

**M. Horner:** L'aéroport est-il inclus dans ces projets?

**M. Trost:** Oui, mais je ne saurais vous dire dans le moment quelle priorité on a donné à ce secteur des travaux.

## [Text]

**Mr. Horner:** Could you give the Committee some idea what priority the rapid transit concept is receiving in Calgary?

**Mr. Trost:** Rather heavy priority, particularly on the northwest-southwest axis.

**Mr. Horner:** Recently, Mr. Trost, the Vice-President of the CPR made a speech in Calgary. He was dreaming, but you people in the planning business have to take into consideration all thoughts. He outlined that in future one airport between Calgary and Edmonton would be sufficient and rapid transit would connect both cities with it.

Is your Chamber of Commerce and the city in planning for future airports and supersonic flights really thinking of this? Is this really a serious proposal?

**Mr. Trost:** We have looked at the concept of a super-airport between Edmonton and Calgary, linked to the two cities by Stol-Craft with Stol-ports as close to the hearts of the cities as possible. Of course, there are attractive elements about the idea, but, as you can well imagine, there are things that are not so attractive, too. I think the outcome of the idea will depend upon the development of the nature of airports and above all how big the aircraft finally become.

**Mr. Horner:** I think it is true to say that Calgary per capita is one of the most flying cities in Canada. Am I right in that assumption?

**Mr. Trost:** Yes.

**Mr. Horner:** Would you estimate that the 747's will be using this airport in the very near future? Air Canada is bringing them into being next year, in fact.

**Mr. Trost:** I am quite sure that if they are in general usage in North America, they will be in general usage here too.

**Mr. Horner:** With the advent of the 747's carrying in the neighbourhood of 400 passengers, depending on how they are outfitted, do you not think the movement of masses of people will become a prior requirement, and that the roads and the automobile really cannot do it? Would you agree with that assumption?

**Mr. Trost:** I would agree with it very heartily. If we are using 747's, and even some of the bigger ones that are in prospect, our transportation problems and their solution are going to be of a different order than those at which we have been looking so far.

## [Interpretation]

**M. Horner:** Pourriez-vous nous donner une idée de la priorité accordée, à Calgary, au concept des transports rapides?

**M. Trost:** Une assez grande priorité, surtout sur l'axe nord-ouest, sud-ouest.

**M. Horner:** M. Trost, le vice-président du Pacifique-Canadien a fait récemment un discours à Calgary. En fait il rêvait; mais vous qui êtes chargé de la planification, vous devez tenir compte de toutes les idées. Il a dit qu'un jour un seul aéroport entre Calgary et Edmonton serait suffisant et qu'un système de transports rapides le relierait aux deux villes. Lorsque votre Chambre de Commerce, de concert avec la ville, songe aux aéroports de l'avenir et aux vols supersoniques, envisage-t-elle réellement cette solution? Est-ce vraiment une proposition sérieuse?

**M. Trost:** Nous avons examiné cette idée celle d'un super aéroport entre Edmonton et Calgary, qui serait relié aux deux villes par des avions stol et des ports STOL aussi près du centre de la ville que possible. Bien entendu, l'idée a des côtés séduisants mais comme bien vous le pensez, il y en a d'autres qui le sont moins. Je pense que les résultats de cette idée dépendront du développement et de la nature des aéroports et surtout de la taille qu'atteindront finalement les avions.

**M. Horner:** On peut certainement dire que Calgary est une des villes qui, par tête d'habitant, ont le plus grand nombre de voyageur par avion. Est-ce exact?

**M. Trost:** Oui.

**M. Horner:** Pensez-vous que les 747 utiliseront les pistes de cet aéroport dans un proche avenir? Air Canada les utilisera, en fait, l'année prochaine?

**M. Trost:** Oui. Je suis sûr que le jour où ils seront utilisés sur une grande échelle en Amérique du Nord, l'usage s'en généralisera ici aussi.

**M. Horner:** Avec l'arrivée des 747 qui peuvent transporter près de 400 voyageurs, suivant de la façon dont ils sont aménagés, ne croyez-vous pas que les transports de masse prendront le pas sur tous les autres et que les routes et les voitures ne suffiront plus à la tâche? Qu'en pensez-vous?

**M. Trost:** Oui, je suis parfaitement d'accord. Si nous utilisons le 747 et même certains des plus gros qui vont à l'étude, nos problèmes de transport et leurs solutions seront d'un ordre tout différent de celui que nous avons envisagé jusqu'à présent.

## [Texte]

**Mr. Horner:** To follow that theory just a little further, with an airport so close to the downtown area, the most feasible would seem to be some sort of rapid transit. Would you agree?

**Mr. Trost:** Oh yes, very much so.

**Mr. Horner:** Fine.

**The Chairman:** Mr. Trudel.

**Mr. Trudel:** Thank you, Mr. Chairman. Earlier in the week there was an article regarding rapid transit. I do not know whether your Authority was involved in this, but I seem to sense from the article that in Calgary the road you are taking regarding rapid transit to and from the airport is entirely different and offers something that we should be looking at. If I read correctly, I believe that in Edmonton they are looking for a combination of underground and surface, while you are looking at it differently. Surface and monorail is one of your suggestions. Is this a fair statement to make?

**Mr. Trost:** I should say first of all, sir, that rapid transit is not a responsibility of the Authority, so that its interest in rapid transit is not so much in the development of rapid transit in the city as a whole as it is in its relationship to the airport. It has the general view that the solution to the problem of movement of people from airports to cities in the future will result in a heavy reliance on rapid transit, but what particular method should be adopted is rather more the responsibility of those people who are developing rapid transit proposals and planning within the city itself.

**Mr. Trudel:** When you mentioned Transportation and Development Authority, is this a committee of the Chamber of Commerce? Would you care to give this Committee the structure or the body that you answer to.

**Mr. Trost:** The Authority has membership on it from the City Council and from the Chamber and it reports to both the City Council and to the Chamber. I think that is a reasonable statement. I have information about its composition and so on if you wish that to be tabled.

**Mr. Trudel:** Do you have representation from other civil, municipal or provincial governments on your Authority?

**Mr. Trost:** Only as they would come forward through the Chamber and the City.

## [Interprétation]

**M. Horner:** Pour reprendre cette théorie et la pousser un peu plus loin, ne pensez-vous pas qu'avec un aéroport si proche du centre de la ville la solution la plus réalisable serait un système de transports en commun rapides?

**M. Trost:** Oui, certainement.

**M. Horner:** Parfait.

**Le président:** Monsieur Trudel a la parole.

**M. Trudel:** Merci, monsieur le président. Au début de la semaine, il y a eu un article au sujet des transports rapides en commun. Je ne sais si votre Administration y a participé mais je crois lire entre les lignes qu'à Calgary, la manière dont vous envisagez les moyens de transport rapides desservant l'aéroport est tout à fait différente et offre des possibilités que nous devrions étudier. Si j'ai bien compris l'article, je crois qu'à Edmonton on cherche à combiner transports souterrains et transports au sol, tandis que votre approche serait tout autre. Vous proposez, entre autres, des transports de surface et un monorail. Est-ce que je trompe?

**M. Trost:** Je vous dirais tout d'abord que les transports rapides en commun ne relèvent pas de l'Administration. L'intérêt qu'elle y porte ne vise pas tant le développement de transports rapides dans la ville en général que leurs relations avec l'aéroport. Elle estime que la solution au problème du transport des voyageurs, des aéroports aux villes, dépendra en grande partie, à l'avenir, des transports rapides en commun mais que la méthode à adopter relève plutôt des autorités mettant au point les propositions à cet égard et qui en font la planification au sein de la ville même.

**M. Trudel:** Lorsque vous parlez de l'Administration des transports et du développement, s'agit-il d'un comité de la Chambre de Commerce? Pourriez-vous nous décrire la structure de l'organisme dont vous dépendez?

**M. Trost:** Oui, l'Administration comprend des membres du conseil municipal et de la Chambre de commerce et elle est tenue de faire rapport à l'une et à l'autre. Je pense que c'est bien ainsi qu'il faut la décrire. J'ai des renseignements quant à sa composition et ainsi de suite, au cas où vous souhaiteriez les faire verser au dossier.

**M. Trudel:** Avez-vous des membres représentant d'autres gouvernements, civils, municipaux ou provinciaux?

**M. Trost:** Seulement dans la mesure où ils nous sont envoyés par la Chambre ou la ville.

[Text]

**Mr. Trudel:** In relating some of your observations on transportation and road services, I seem to detect that there was a certain, possibly not antagonism, but reticence by the local authorities to accept some of your recommendations. Am I assuming correctly?

**Mr. Trost:** I can remember no particular case.

**Mr. Trudel:** This would not be a fair assumption, then?

**Mr. Trost:** No, I do not think so. I think there has been quite a good movement and quite a good rapport among the Authority, the City, the Chamber and the community as a whole.

**Mr. Trudel:** In other words, the recommendations that you have put forward would be at least well considered by the local authorities.

**Mr. Trost:** I believe that is so, yes.

**Mr. Trudel:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Pringle.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, I would like to ask, if I may, what the new location of the terminal building at the other side of the field will do to access to the passenger terminal building. How much will it increase the distance from downtown and do you feel that it would in any way influence changes which may be recommended with regard to ground transportation to the Calgary airport?

**Mr. Trost:** It is true that the plans for the new terminal will remove it somewhat from the city centre, but I think it is still true that the distance of travel from the new terminal to the city centre will be relatively short compared to what other cities are exposed to. We believe that we still have what might be called a favourable situation in prospect for us in that regard.

**Mr. Pringle:** I am quite in agreement with you there, but do you happen to know the increase in distance to the new terminal building in relation to the centre of town via the access to the airport? Will it be half a mile, a mile, two miles?

**Dr. Trost:** I think it is in the order of a mile, but it will depend to some extent on how access to the highway system is provided.

**Mr. Pringle:** In other words, the greatest distance would be approximately one mile.

[Interpretation]

**M. Trudel:** Je crois déceler dans certaines de vos remarques sur les transports et sur les services routiers, non point de l'antagonisme mais une certaine réticence de la part des autorités locales à l'égard de certaines de vos recommandations. Ai-je raison?

**M. Trost:** Non, je ne puis me souvenir d'aucun cas en particulier.

**M. Trudel:** Ma conclusion n'est donc pas logique?

**M. Trost:** Non, je ne le crois pas. Les rapports entre l'Administration, la Cité, la Chambre de commerce et l'ensemble de la communauté sont excellents, et aussi très fréquents.

**M. Trudel:** En d'autres termes, les recommandations que vous avez faites seraient tout au moins appréciées par les autorités locales?

**M. Trost:** Oui, je le crois.

**M. Trudel:** Merci beaucoup monsieur le président.

**Le président:** M. Pringle a la parole.

**M. Pringle:** Monsieur le président, permettez-moi une ques'ion: dans quelle mesure l'accès des voyageurs à l'édifice terminal sera-t-il influencé par la nouvelle situation de celui-ci, à l'autre extrémité de l'aéroport? Cela augmentera-t-il la distance par rapport au centre de la ville et pensez-vous que cela puisse en rien influer sur les changements qu'on pourrait recommander à l'égard des transports au sol à l'aéroport de Calgary?

**M. Trost:** Oui, il est exact que les plans du nouvel aéroport l'éloignent légèrement du centre de la ville. Il n'en reste pas moins vrai que la distance qui le sépare du nouvel aéroport sera relativement plus courte, comparativement à ce qu'elle est dans d'autres villes. Nous estimons que la situation se présente toujours sous un angle favorable pour nous.

**M. Pringle:** Je suis tout à fait d'accord avec vous là-dessus, mais savez-vous de combien a augmenté la distance entre le nouvel édifice et le centre de la ville via l'accès à l'aéroport? Est-ce d'un demi-mille? D'un mille? De deux milles?

**M. Trost:** Environ un mille, je crois, mais tout dépendra un peu de l'accès au réseau routier.

**M. Pringle:** En d'autres termes, la distance la plus longue serait d'environ un mille.

[Texte]

**Dr. Trost:** Approximately one mile.

**Mr. Pringle:** I wanted to have that for the record of our deliberations. Thank you, very much.

**The Chairman:** Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** I wonder if I might just ask one or two brief questions about the stresses or strains that will be brought to bear on the existing facility over the next 10 years with the continual increase in freight, including all forms of freight mail. Did the study and the submissions that you have made to the Department of Transport and to the Minister in Ottawa indicate a concern for ground transportation in this respect and, if so, does your report—and I must apologize; I have just seen it, I have not read it—make any specific recommendations, particularly about access roads or methods or new modes of movement of the ever-increasing volume of freight?

**Dr. Trost:** The situation as we see it is that in future the increased demands on terminal services and on transportation services in the area of general cargo and freight will increase more rapidly percentage-wise than will that of passenger flow. Consequently more attention and more provision will have to be made of a more specific sort in the future for the handling of this element of air traffic than has been the case in the past, and that is the general recommendation we carry forward.

**Mr. Forrestall:** It is true, in other words, that in your opinion we must pay a lot of attention to the movement of passengers, as many of our problems and difficulties of access to airports have been compounded and increased by the necessity for an ever-increasing demand for movement of air freight, and possibly we have not been paying too much attention or not nearly enough attention to this aspect of utilization of our airports and the movement of people and goods to and from them.

**Dr. Trost:** Yes, that is our position.

**Mr. Forrestall:** Thank you, very much. Just one further question, will your present facility by 1985 be able to cope with both passengers and freight, or did you look at it from this point of view?

**Dr. Trost:** Our position and our responsibility will be constantly to keep under review the development of the airport and to assure

[Interprétation]

**M. Trost:** Oui, à peu près un mille.

**M. Pringle:** Je voulais l'indiquer au compte rendu de nos délibérations. Merci beaucoup.

**Le président:** Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Je voudrais simplement poser une ou deux brèves questions sur les contraintes ou difficultés que cela présenterait pour le service actuel au cours des 10 prochaines années, vu l'augmentation continue des transports de marchandises, y compris toutes sortes de colis. Est-ce que l'étude et les rapports que vous avez présentés au ministère des Transports et au ministre à Ottawa font état d'une inquiétude pour ce qui est du transport de surface à cet égard et, dans l'affirmative, votre rapport—and je dois m'excuser, je l'ai vu seulement, sans le lire—votre rapport, dis-je, formule-t-il des recommandations précises, plus particulièrement sur les routes d'accès ou encore les nouvelles méthodes ou nouveaux modes de transport pour le volume toujours croissant de marchandises?

**M. Trost:** La situation telle que nous la voyons en ce moment, c'est qu'à l'avenir les nouvelles exigences pour ce qui est des services de terminus et de modes de transport, c'est-à-dire des marchandises en général et du fret, augmenteront plus rapidement en proportion que le nombre de voyageurs. En conséquence, on devra à l'avenir apporter plus d'attention et de soin que par le passé pour la manutention de cette partie du trafic aérien, et voilà la recommandation générale que nous faisons.

**M. Forrestall:** En d'autres termes, il est juste donc, à votre avis, que nous devons étudier avec beaucoup de soin la question du transport des voyageurs, car bon nombre de nos problèmes et difficultés d'accès aux aéroports se compliquent et s'accroissent du fait qu'il y a une demande de plus en plus grande pour le transport de fret aérien, et peut-être n'avons-nous pas suffisamment étudié la question de l'utilisation de nos aéroports pour le transport des voyageurs et des denrées.

**M. Trost:** C'est en effet notre pensée.

**M. Forrestall:** Merci beaucoup. Je n'ai qu'une autre question à poser. Est-ce qu'en 1985, vos installations actuelles pourront assurer les services de voyageurs et de marchandises, ou avez-vous étudié la question sous ce rapport?

**M. Trost:** Notre point de vue et notre responsabilité seront de toujours étudier et réétudier l'expansion de l'aéroport pour nous

## [Text]

ourselves, as far as we can, that both aspects of the traffic will be properly provided for. So far, no definite decision has been given to us concerning the particular terminal, what kind—that is, circular or linear—or what the stage of developments will be in a definitive way, but we feel it our responsibility to keep informed of that, make representations where necessary to keep a balanced development commensurate with need.

**Mr. Forrestall:** Thank you very much.

**Mr. Deakon:** I just want to follow up on what Mr. Forrestall had asked the witness, Mr. Chairman. What do you think of these containers? They are going to have container packaging which should alleviate a lot of the difficulties which you may be encountering now or in the future in connection with the transport of freight, especially when the Jumbo jets come into use. Do you not agree?

**Dr. Trost:** Yes, certainly; they will not eliminate the problems. They will change the problems and the devices that will be needed to handle containerized air cargo are different than those we are needing now. In addition, it will increase the separation between airplanes handling air cargo and airplanes handling passengers. Right now there is a general tendency to handle both freight and passengers in the same kind of aircraft, converting it from one use to the other as the need arises to emphasize one aspect or the other of the aircraft's business. With containerization we will be moving into an era of specialized aircraft for air cargo and specialized aircraft for passengers. The demands this will then make on the air terminal are different and are not necessarily yet put into all air terminals, since you will be separating the functions.

**Mr. Trudel:** May I ask a supplementary, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Mr. Trudel.

**Mr. Trudel:** I would like to ask the witness if he is familiar with the 747. When you are talking about a separate aircraft, there are different layers in the same aircraft where these containers are being carried. Palletizing is now taking place. I was just wondering if your study has been so sophisticated that you have seen the 747.

**Dr. Trost:** Yes, indeed, we have seen the 747s.

**Mr. Trudel:** They can carry 40 tons of freight and still not interfere with the passenger capacity.

## [Interpretation]

assurer, dans la mesure du possible, que le service soit ce qu'il doit être sous ces deux rapports. Jusqu'ici, on ne nous a signifié aucune décision précise concernant ce terminus ni quel genre de terminus—c'est-à-dire s'il serait circulaire ou rectangulaire—ni indiqué de manière précise dans quel ordre on procédera, mais nous avons la responsabilité de bien nous tenir au courant de l'affaire et de faire des démarches au besoin pour maintenir l'équilibre lors du développement.

**M. Forrestall:** Merci beaucoup.

**M. Deakon:** Monsieur le président, je veux simplement reprendre la pensée de M. Forrestall quand il a questionné le témoin. Que pensez-vous de ces containers? On utilisera des containers, ce qui devrait faire disparaître bon nombre de vos difficultés présentes et futures pour le transport des marchandises, surtout quand les super-jets deviendront en usage. N'êtes-vous pas d'accord?

**M. Trost:** Oui, certainement; ils n'élimineront pas les problèmes. Ils créeront d'autres problèmes et les dispositifs dont nous aurons besoin alors pour la manutention des marchandises en containers seront différents de ceux que nous utilisons présentement. Il y aura en outre un écart plus grand entre le trafic aérien des marchandises et celui des voyageurs. Présentement, on a tendance à transporter les marchandises et les voyageurs dans un même avion, en affectant celui-ci à l'une ou l'autre fin selon les besoins, c'est-à-dire en tirant le meilleur profit de l'industrie des transports aériens. Avec l'utilisation des containers, on aura des avions voyageurs. Les exigences qui seront ainsi imposées aux terminus aériens seront différentes et chaque terminus ne disposera pas nécessairement des installations voulues, vu qu'on fera une distinction entre ces deux fonctions.

**M. Trudel:** Puis-je poser une question complémentaire, monsieur le président?

**Le président:** Monsieur Trudel.

**M. Trudel:** Je voudrais savoir si le témoin connaît le 747. Vous parlez d'un avion distinct, et il y a divers modes de transport des containers dans un même avion. On utilise maintenant des palettes. Est-ce que votre étude est allée jusque-là et avez-vous vu le 747?

**Dr. Trost:** Oui, bien sûr, nous avons vu des 747.

**Mr. Trudel:** Ils peuvent transporter 40 tonnes de marchandises sans prendre l'espace des voyageurs.

## [Texte]

**Dr. Trost:** The 747, of course, is making provision for air cargo that can be on a convertible basis, or the proportions of it can be shifted, but that is not the first time it has been done. Other aircraft also have the provision built in so that passenger space can be converted to air cargo space. Nevertheless, the trend one can see is that with containerization it will become thrifitier and with increased air cargo motion it will become more and more necessary to divide these functions. One can see that if you are going to have a big bulk of air cargo, and you are trying to carry passengers on that same plane, it does militate against its use as a passenger aircraft in unloading time, and so on.

**The Chairman:** Mr. Deakon.

**Mr. Deakon:** Thank you, Mr. Chairman. I have just one further question I would like to ask the witness. During these hearings in Calgary we heard from some independent cab drivers that they had difficulties in trying to assist passengers who were endeavouring to take flights from the airport, especially people who were handicapped. If they assisted them with their luggage into the terminal they were being ticketed and harassed in various ways. Have you any knowledge of this? Have you given any directives to the constabulary at the airport to try to alleviate these conditions?

**Dr. Trost:** As I understand the situation, sir, the harassment is not so much harassment in the true sense of the word; it is simply the application of existing regulation and law.

**Mr. Deakon:** I ask this because I have had some experience in Toronto, for example, which is very busy. I think for its size it is probably busier than Calgary's airport, with all due respect to my good friend here, Mr. Horner. I have had occasion to assist people out of a car after bringing them to the airport and no one has bothered me. I was told not to take too long but I have never been bothered, never been ticketed and I have not had any special plates on the car or anything else. It is just...

**The Chairman:** They perhaps know you are a lawyer.

**Mr. Deakon:** No, they do not know anything. That is why I was wondering, you see, whether they were not enforcing this too strictly; that is, following the letter of the law too strictly.

## [Interprétation]

**M. Trost:** Le 747, bien entendu, se prête aussi au transport aérien des marchandises; il peut être converti ou les proportions peuvent varier, mais ce n'est pas la première fois qu'on le fait. D'autres avions aussi sont ainsi conçus afin d'utiliser l'espace réservé aux voyageurs pour le transport des marchandises. La tendance est cependant qu'avec les containers, ce sera plus économique et avec l'accroissement du transport aérien, il deviendra de plus en plus nécessaire de séparer ces fonctions. Si vous avez une forte cargaison et que vous avez aussi des voyageurs dans le même avion, il n'y a pas avantage à utiliser cet avion pour les voyageurs à cause du temps passé au déchargement, et ainsi de suite.

**Le président:** Monsieur Deakon.

**M. Deakon:** Merci, monsieur le président. Je n'ai qu'une autre question à poser au témoin. Pendant nos séances à Calgary, certains conducteurs de taxis indépendants nous ont dit qu'ils éprouvaient de la difficulté à accommoder les voyageurs qui voulaient prendre des avions à l'aéroport, surtout des personnes handicapées. S'ils voulaient les aider à transporter leurs baggages dans l'aérogare, on leur causait des ennuis ou leur donnait une contravention. Êtes-vous au courant? Avez-vous donné des directives aux autorités de l'aéroport pour essayer de faciliter les choses?

**M. Trost:** Si je comprends bien la situation, monsieur, on ne cause pas nécessairement des ennuis dans le vrai sens du mot; c'est ni plus ni moins l'application des règlements et de la Loi.

**M. Deakon:** Je pose la question parce que j'en ai fait l'expérience moi-même par exemple, à Toronto qui est un aéroport très achalandé. C'est sans doute un aéroport plus achalandé que celui de Calgary compte tenu des installations, avec tout le respect que je dois à mon bon ami M. Horner. J'ai eu l'occasion d'accompagner des gens après les avoir amenés à l'aéroport en auto, et personne ne m'a causé d'ennuis. On m'a dit de ne pas prendre trop de temps, mais on ne m'a jamais ennuyé, je n'ai jamais eu de contravention et je n'avais pas de plaques spéciales sur la voiture. C'est seulement...

**Le président:** On sait sans doute que vous êtes un avocat.

**M. Deakon:** Non, absolument pas. C'est pourquoi je me demande s'ils ne sont pas un peu trop rigoureux, c'est-à-dire s'ils n'appliquent pas la loi trop à la lettre.

## [Text]

**Dr. Trost:** Certainly it is a point that is offensive to people. There is no doubt of that. I should say, in all fairness, that the authority has not had any major representation made to it on this particular point.

**Mr. Deakon:** I think perhaps the parties doing the enforcing should use a little more discretion at times. Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, I would like to ask if the new satellite airport approximately 15 miles west of Calgary is also under the jurisdiction of the airport authority or if it is a separate entity.

**Dr. Trost:** It is under the general jurisdiction of the airport.

**Mr. Pringle:** Are any problems regarding ground transportation in any way related to transportation from the existing International Airport?

**Dr. Trost:** I should think there is no interdependence between ground transportation to the satellite and ground transportation to the main airport.

**Mr. Pringle:** If I might be permitted to ask just one more question, will the new satellite airport be provided with adequate passenger waiting rooms so that transients—not necessarily air line passengers, but from charter outfits or privately-owned or executive type aircraft—will have some type of accommodation?

**Dr. Trost:** It would certainly be the position of the authority to do what it could to see that those facilities were provided.

**Mr. Pringle:** But you have nothing in the existing plans at the present time to provide these facilities.

**Dr. Trost:** If you will permit me to make a somewhat auxiliary remark, our feeling in respect of the development of the new airport facilities, particularly the major new airport facilities, is that they are moving towards an increased functional line so that more attention is given to economy than has perhaps been the case in some instances heretofore. We have the feeling that some of these extra accommodations may be under pressure and the authority will attempt to protect what he feels to be necessary in this area.

The satellite airport in which the objectives are somewhat different—there is a much smaller public and a different kind of public

## [Interpretation]

**M. Trost:** C'est là sûrement quelque chose qui ennuie les gens. C'est bien évident. Mais je voudrais ajouter en toute justice que les autorités n'ont pas fait d'instances spéciales à cet égard.

**M. Deakon:** Je crois que les gens chargés d'appliquer ces règlements devraient montrer un peu plus de discernement parfois. Merci beaucoup monsieur le président.

**M. Pringle:** Monsieur le président, je voudrais savoir si le nouvel aéroport secondaire qui se trouve à environ 15 milles à l'ouest de Calgary relève aussi de la même administration ou s'il est distinct.

**M. Trost:** Il relève de la compétence générale de l'aéroport.

**M. Pringle:** Eést-ce qu'il y a des problèmes de transport de surface qui seraient reliés de quelque façon au transport à l'aéroport international actuel?

**M. Trost:** Je crois qu'il n'y a pas de lien entre le transport de surface vers l'aéroport secondaire et l'aéroport principal.

**M. Pringle:** Si vous me permettez je vais poser une dernière question. Pensez-vous que le nouvel aéroport secondaire aura suffisamment de salles d'attente pour les voyageurs afin que les gens de passage—non pas nécessairement les gens qui empruntent les lignes aériennes, mais des avions nolisés et des avions privés ou spéciaux—pensez-vous, dis-je, que des salles quelconques seront mises à leur disposition?

**M. Trost:** Les autorités aimeraient certainement s'assurer que de tels aménagements soient fournis.

**M. Pringle:** Mais vous n'avez rien de prévu dans les plans à l'heure actuelle pour ces aménagements.

**M. Trost:** Si vous me permettez, je ferai une remarque un peu accessoire. Pour ce qui est de l'expansion de l'aménagement au nouvel aéroport, surtout les principales installations, nous croyons qu'ils devront être de plus en plus fonctionnels, et par conséquent, on accorde peut-être un peu plus d'attention qu'auparavant à l'aspect économique. Nous croyons que certains de ces aménagements supplémentaires sont peut-être plus urgents et les autorités espèrent pouvoir assurer le nécessaire dans ce domaine.

A l'aéroport secondaire où les objectifs sont quelque peu différents—le public est beaucoup moins nombreux, un public tout à fait

## [Texte]

involved in the use of the satellite airport—brings up these questions in a more modest way. In addition, in the international airport there are a considerable number of private companies that have built hangars and waiting rooms and facilities in association with executive jet and charter craft so that there is an easement by some of these services being provided in that way.

**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, that is a point I was quite interested in. We have just been through the Estimates for the Department of Transport and we are now studying ground transportation which is a really serious problem, but we are concerned too about the great importance placed upon assistance to airline transports. Sometimes we feel that this is at the expense of the medium and small type aircraft that are possibly flying as much as the airlines, if the truth were really known. In other words, we know that in the United States 50 per cent of all the passengers flying on a given day are nonairline people. I am just wondering whether your Authority is giving due consideration to this development as the years go by with regard to the general public?

**Dr. Trost:** I suppose I should say that the actual development of the satellite airport was devised to give better service and better attention to that element of the traffic public.

**Mr. Pringle:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, I just see for the first time this "Air Service Requirements of Calgary, 1969-73", and I am wondering, Mr. Chairman, whether or not every member of the Committee could have a copy of this or have we been supplied with a copy?

**Dr. Trost:** How many copies would that be, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Twenty-two.

**Dr. Trost:** I will certainly see if we could make that number available.

**Mr. Rock:** We are already having it printed with our Minutes, Mr. Chairman, are we not?

**The Chairman:** As an exhibit only, Mr. Rock.

**Mr. Skoberg:** If it is possible, I am sure that all of us would appreciate it. Mr. Horner will

## [Interprétation]

diffrerent à l'aéroport secondaire—ces questions se présentent de façon beaucoup plus modeste. De plus, à l'aéroport international, il y a un nombre considérable de compagnies privées qui ont construit des hangars, des salles d'attente et autres installations de concert avec les propriétaires d'avions à réaction et d'avions de nolisement. Par conséquent, les services ainsi fournis contribuent à améliorer un peu les choses.

**M. Pringle:** Monsieur le président, c'est un point qui m'intéresse passablement. Nous venons de terminer l'étude des crédits du ministère des Transports et nous étudions maintenant le problème très grave du transport de surface, mais nous nous préoccupons aussi de la très grande importance que l'on attache à accorder de l'aide au transport par les lignes aériennes. Nous croyons parfois que c'est aux dépens des compagnies d'avions moyens et plus petits, qui ont peut-être autant de vols que les lignes aériennes si on connaissait les chiffres exacts. Nous savons par exemple qu'aux États-Unis, 50 p. 100 des gens qui prennent des avions chaque jour ne voyagent pas sur les grandes lignes. Est-ce que votre administration étudie cet aspect pour les années à venir dans l'intérêt du public en général?

**M. Trost:** Je devrais sans doute dire que le but de l'aéroport secondaire a été précisément de desservir un peu mieux cette partie du public voyageur.

**M. Pringle:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Monsieur le président, je vois pour la première fois ce mémoire des «Besoins de services aériens à Calgary de 1969 à 1973», et je me demande, monsieur le président, si chaque membre du Comité pourrait en avoir un exemplaire. Est-ce qu'on nous en a donné un?

**M. Trost:** Combien d'exemplaires faudrait-il, monsieur le président?

**Le président:** Vingt-deux.

**M. Trost:** Je vais certainement voir s'il est possible de vous en fournir.

**M. Rock:** Nous avons déjà décidé de le faire imprimer avec notre compte rendu, n'est-ce pas, monsieur le président?

**Le président:** Comme pièce à l'appui seulement, monsieur Rock.

**M. Skoberg:** Si c'est possible, je suis certain que tous l'apprécieraient. M. Horner verra

## [Text]

probably provide all of us with copies. He is a very congenial individual, you know. I see that this has been prepared by a United States consulting firm. How long did they spend here in Calgary in the preparation of this report?

**Dr. Trost:** The company that prepared that is a company of which I am a member. We have a Canadian company with Mr. Simat acting as the Vice-President on it. This particular report is one of a series of four reports on different aspects of the air services and airport requirements of the city extending over a period of close to four years.

**Mr. Skoberg:** This was a joint endeavour by the Chamber and the City Council, I presume.

**Dr. Trost:** Yes, sir.

**Mr. Skoberg:** In this consultant's report, was there any consultation with the City of Edmonton in regard to a major airport between the two cities?

**Dr. Trost:** To my knowledge there has not been anything like a committee set up nor anything like substantial joint discussions on the question of a major airport that would be central to the two cities. Certainly we have given thought to it ourselves and have no doubt that other groups have also given thought to the question to see whether it was feasible or not.

**Mr. Skoberg:** Are you appearing on behalf of the City of Calgary and the Chamber at this particular time?

**Dr. Trost:** I am appearing on behalf of the Transportation and Development Authority of Calgary, which reports to both the Chamber and the City.

**Mr. Skoberg:** And with the authority of the City Council and the Mayor?

**Dr. Trost:** Yes, but I would not like to put it in that way exactly.

**Mr. Skoberg:** How would you like to put it?

**Dr. Trost:** The Transportation Authority is a body that was created by the City and the Chamber jointly; it reports to them jointly, but does not necessarily speak on their behalf unless it makes a recommendation which is approved.

**Mr. Skoberg:** In other words, you are not speaking for the City of Calgary.

**Dr. Trost:** That is right.

## [Interpretation]

probablement à en donner des exemplaires à tout le monde. C'est quelqu'un de très gentil, vous savez. Je vois que ce mémoire a été rédigé par une société d'experts-conseils des États-Unis. Combien de temps ont-ils passé ici à Calgary à préparer ce rapport?

**M. Trost:** La société qui l'a préparé est une société dont je fais partie. Nous avons aussi une compagnie canadienne avec M. Simat comme vice-président. Ce rapport fait partie d'une série de quatre rapports sur différents aspects des services aériens et des besoins des aéroports de la ville pour une période de près de quatre ans.

**M. Skoberg:** Il s'agit, je suppose, d'une entreprise conjointe de la Chambre de commerce et du Conseil municipal?

**M. Trost:** Oui, monsieur.

**M. Skoberg:** Dans ce rapport des experts-conseils, est-ce qu'il y a eu consultation avec la ville d'Edmonton à l'égard d'un aéroport principal desservant les deux villes?

**M. Trost:** A ma connaissance, il n'y a pas eu de comité d'établi ni de discussions conjointes approfondies sur la question d'un aéroport principal en un point central entre les deux villes. Nous y avons certainement songé nous-mêmes, et je suis sûr que d'autres groupes ont aussi étudié la question de savoir si ce serait possible ou non.

**M. Skoberg:** Est-ce que vous témoignez au nom de la ville de Calgary et de la Chambre de commerce aujourd'hui?

**M. Trost:** Je représente l'Administration des transports et du développement de Calgary, qui fait rapport à la Chambre et à la ville.

**M. Skoberg:** Et avec l'approbation du Conseil de ville et du maire?

**M. Trost:** Oui, mais je ne voudrais pas dire que c'est exactement cela.

**M. Skoberg:** Et alors, c'est quoi?

**M. Trost:** L'administration des transports est un organisme créé par la ville et la Chambre de commerce conjointement; elle fait rapport aux deux conjointement, mais elle ne parle pas nécessairement en leur nom, à moins de formuler une recommandation qui est approuvée.

**M. Skoberg:** En d'autres termes, vous ne parlez pas au nom de la ville de Calgary?

**M. Trost:** C'est exact.

## [Texte]

**Mr. Skoberg:** All right, thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Are there any other questions, gentlemen? Mr. Horner.

**Mr. Horner:** With regard to the single airport idea, would you agree that a single airport between Calgary and Edmonton would be necessary only in the event of major use of the supersonic jet?

**Dr. Trost:** Yes, and I think I would put additional conditions on that, Mr. Horner.

**Mr. Horner:** What additional conditions?

**Dr. Trost:** I think one would really have to look seriously into it to see whether there were sufficient additional conveniences provided, whether air cargo, air passenger conveniences were facilitated by such a central airport and whether the feeder services into the cities through STOL aircraft could work out well and avoid the various hazards that we see recounting in respect of noise, pollution and over-population in the skies by aircraft. I think it would still be a complex subject, but this would be a major prime condition I think.

**The Chairman:** Are there any other questions? Mr. Trudel.

**Mr. Trudel:** I had a chance to have a brief look at one of your presentations. What are your projections for increased usage by passengers or in tonnage—it could be expressed as a percentage—that you anticipate at the present time? You seem to imply in your presentation that the importance of air travel, particularly to your city, is something that is not to be neglected and requires an awful lot of attention. I was really impressed by one of your observations that only one company airlifts in one year more people than you have residing in your city. Do you feel from the projections you have made so far that the capabilities of this airport location will be surpassed in say a few years?

**Dr. Trost:** The statistics we see in respect of passenger usage of aircraft facilities in our city are frightening if one projects them into the future. We note, for example, that seven years ago something like a thousand people travelled during the year for every thousand people in the city, whereas seven years later 2,000 people travelled for every thousand people in the city. With the reasonably con-

## [Interprétation]

**M. Skoberg:** C'est parfait; merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** D'autres questions, messieurs? Monsieur Horner.

**M. Horner:** Pour ce qui est de l'idée d'un seul aéroport, ne pensez-vous pas qu'un seul aéroport pour Calgary et Edmonton serait nécessaire seulement s'il y avait un grand nombre d'avions supersoniques?

**M. Trost:** Oui, mais je pense que j'y ajoute-rais d'autres conditions, monsieur Horner.

**M. Horner:** Lesquelles?

**M. Trost:** Je crois qu'il faudrait examiner très sérieusement la question pour s'assurer qu'on aura pourvu à toutes les installations nécessaires, pour voir si un tel aéroport central facilitera le transport des marchandises et des voyageurs, et si les services tributaires dans ces villes au moyen d'avions à décollage et à atterrissage courts pourraient bien fonctionner et éviter les divers dangers que l'on voit grandir, par exemple le bruit, la pollution et le nombre trop grand d'avions dans les airs. Cela aussi, je crois, serait une question compliquée, mais je pense que ce serait une condition primordiale.

**Le président:** D'autres questions? Monsieur Trudel.

**M. Trudel:** J'ai eu l'occasion d'examiner brièvement un de vos mémoires. Quelles sont vos prévisions concernant l'augmentation du nombre de voyageurs ou des marchandises, par exemple, en pour-cent, et quelle est l'augmentation que vous prévoyez à l'heure actuelle? Vous semblez vouloir dire dans votre mémoire que l'importance du trafic aérien, surtout pour votre ville, est une chose qui ne doit pas être négligée et qui nécessite beaucoup d'attention. J'ai été vivement impressionné par l'une de vos observations portant qu'une seule compagnie transporte plus de gens par avion dans une année que le chiffre de la population de votre ville. Alors croyez-vous qu'avec les prévisions que vous avez faites jusqu'à maintenant, les installations de l'aéroport actuel seront démodées d'ici à quelques années?

**M. Trost:** La statistique que nous avons à l'égard de l'usage des installations pour voyageurs dans notre ville est effarante si nous faisons la projection pour l'avenir. Nous voyons par exemple qu'il y a sept ans, il y avait environ mille voyageurs par année pour chaque millier d'habitants, tandis que sept ans plus tard on a 2,000 voyageurs pour chaque millier d'habitants. Et alors, vu la

## [Text]

siderable growth in the city's population and then this multiplication of usage on a per unit basis, any projection into the future, if you just make it a literal projection, makes a very, very impressive use figure.

We are consequently concerned about the point you raise and whether or not the terminal that is being planned there can accommodate the needs of the future. But the planners are giving thought to these statistics, too—to which the Authority was the first to draw serious attention to, I might add—and we are concerned jointly with the planners that the kind of terminal be built that can be made flexible to accommodate itself to these developing needs.

Whether this will be sufficient by 1980 or 1990 or whether at that time a different approach—perhaps another terminal, perhaps the central terminal that has been discussed before or something novel in the way of terminal facilities—would have to be looked at, it seems to me, is an open question.

**Mr. Trudel:** One last question, Mr. Chairman. Taking into consideration Anchorage and Chicago, and Calgary as a stop-off centre, and the happenings in the far north, do you feel that this will cause direct pressure within the foreseeable future on the facilities here?

**Dr. Trost:** Yes. We have a strong feeling about the importance of a Calgary or an Alberta connection to Chicago and Alaska or the Southern United States-Alaska business and our own relationship to the petroleum industry, and our requirement that we be an integral part if we can of what is happening in Alaska and are not just flown over. This, of course, bears directly on both business through passenger traffic and business through air cargo and our relationship to all of the Canadian North and the north shore of Alaska, particularly in the petroleum connection, is a matter of deep business concern, I think, to the people in the city.

**Mr. Trudel:** Mr. Chairman, my previous question was supposed to be the last one but this one will be the last one. Do you feel more pressure coming from that than east-west? I was talking about north-south, the one I mentioned previously.

**Dr. Trost:** The growth statistics have been heavier in the north-south line but the weight of the traffic is still heavier in the east-west line, but the Far North is still in the making, as it were.

**Mr. Trudel:** Thank you, Mr. Chairman.

## [Interpretation]

croissance rapide de la population de la ville, si l'on multiplie sur une base unitaire, toute projection pour l'avenir, même une projection toute simple, donne des résultats fort impressionnantes.

Par conséquent, nous sommes inquiets touchant les points que vous soulevez quant à savoir si l'aérogare envisagée pourra répondre aux besoins de l'avenir. Or, les directeurs songent à ces chiffres aussi—et j'ajouterais que l'administration a été la première à en parler sérieusement—et nous partageons le point de vue des directeurs pour qu'une aérogare soit construite qui puisse être suffisamment souple pour s'adapter aux besoins de l'avenir. Il me semble que la question est de savoir si cela sera suffisant en 1980 ou en 1990, ou si à ce moment-là il faudra adopter une solution différente—peut-être une autre aérogare, peut-être l'idée d'un terminus central dont on a déjà parlé ou un nouveau genre d'aérogare.

**M. Trudel:** Une dernière question, monsieur le président. Prenant comme exemples Anchorage, Chicago et Calgary comme points d'arrêt et de débarquement, et ce qui se passe dans le Grand Nord, croyez-vous qu'on aura des effets directs dans un avenir prévisible sur les aménagements ici?

**M. Trost:** Oui. Nous connaissons fort bien l'importance de Calgary ou de l'Alberta comme lien entre Chicago, l'Alaska ou le sud des États-Unis, ainsi que notre responsabilité dans l'industrie du pétrole, et la nécessité pour nous de prendre part à ce qui se passe en Alaska, sans nous contenter qu'on nous survole tout simplement. Ceci a évidemment rapport au trafic des cargos aériens et des voyageurs, et nos rapports avec le Grand Nord canadien et la rive nord de l'Alaska, tout particulièrement pour ce qui est du pétrole, est une chose qui préoccupe beaucoup les hommes d'affaires de notre ville.

**M. Trudel:** Monsieur le président, ma question précédente devait être la dernière, mais celle-ci le sera. Voulez-vous plus de pressions de ce côté que de l'est et de l'ouest. Je parle du trafic nord-sud, comme je l'ai mentionné auparavant.

**M. Trost:** La statistique de croissance a été plus rapide en direction nord-sud, mais pour ce qui est du poids, c'est encore plus élevé en direction est-ouest. Mais le Grand Nord ne fait que commencer à se développer pour ainsi dire.

**M. Trudel:** Merci, monsieur le président.

## [Texte]

**The Chairman:** Mr. Rock.

**Mr. Rock:** Mr. Chairman, the witness mentioned something about after this study being in favour of a large highway system towards the Airport. It seems that the City of Edmonton favours some sort of mass transportation system, such as a monorail, or something like that. You seem to go for a highway network and I would like to know the reasons why. It seems that you people made a study and I would like to know, since you made a study, the reasons why you prefer a highway network to the Airport rather than, let us say, a monorail or some sort of transit system.

**Dr. Trost:** I think they are what might be called practical or realistic reasons. The International Airport at Edmonton is quite a long way out of the city and it is therefore a long drive by private vehicle. I think this has been a disadvantage to its development. Our International Airport is in relatively close proximity to the centre of the city, and all that would be needed to make quite an intimate connection would be improved highway access over a part of the highway system in the city that needs improvement in any event.

**Mr. Rock:** What is the distance of the Airport here from Calgary?

**Dr. Trost:** Let me guess at six miles. It is about 20 minutes.

**Mr. Rock:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Skoberg.

**Mr. Skoberg:** If I understood you correctly, you say that you are now a member or a partner in the firm that prepared this report.

**Dr. Trost:** Yes.

**Mr. Skoberg:** Were you an author of the report when it was prepared for the City of Calgary?

**Dr. Trost:** Partly so; there was some overlapping in that report and the subsequent ones.

**Mr. Skoberg:** Partly so. I mean, were you or were you not in the firm at the particular time this report was prepared?

**Dr. Trost:** Not at the beginning, but at the end.

**Mr. Skoberg:** Well, that is fair enough. Then may I ask you, sir, whether or not in your report—which, of course, I have not read—you dealt with the common type of stand at the Airport.

**Dr. Trost:** A common type of stand?

## [Interprétation]

**Le président:** Monsieur Rock.

**M. Rock:** Monsieur le président, le témoin a mentionné que l'étude favorise un grand réseau routier vers l'aéroport. La ville d'Edmonton, il semble, favoriserait un genre de système de transport en masse, comme un monorail ou quelque chose de semblable. Il semble que vous êtes en faveur d'un réseau routier et j'aimerais savoir pourquoi. Vous avez fait, je crois, une étude et puisque vous avez fait cette étude, je voudrais savoir pourquoi vous préférez un réseau routier vers l'aéroport plutôt qu'un monorail, par exemple, ou un autre mode de transport en commun.

**M. Trost:** Pour des raisons pratiques ou réalistes, je crois. L'aéroport international d'Edmonton se trouve assez loin de la ville et, par conséquent, c'est assez loin par véhicule privé. Je crois que cela a été un inconvénient pour le développement de l'aéroport. A notre aéroport international, la distance est relativement courte vers le centre de la ville, et tout ce dont on aurait besoin pour faciliter l'accès serait une amélioration d'une partie du réseau routier de la ville, qui a besoin d'être améliorée de toute façon.

**M. Rock:** Quelle est la distance d'ici à l'aéroport de Calgary?

**M. Trost:** Je dirais environ 6 milles; un voyage de 20 minutes.

**M. Rock:** Merci.

**Le président:** Monsieur Skoberg.

**M. Skoberg:** Si je vous ai bien compris, vous dites que vous êtes membre ou partenaire de la société qui a préparé le rapport.

**M. Trost:** Oui.

**M. Skoberg:** Avez-vous participé comme auteur lorsque le rapport a été préparé à Calgary?

**M. Trost:** En partie; il y a eu un peu de chœvauchement dans ce rapport et les rapports subséquents.

**M. Skoberg:** En partie. Faisiez-vous ou non partie de la société au moment de la préparation de ce rapport?

**M. Trost:** Pas au début, mais à la fin.

**M. Skoberg:** C'est bien comme cela. Or, je voudrais vous demander, monsieur, si dans votre rapport—que je n'ai pas lu évidemment—vous avez traité ou non d'un poste en commun à l'aéroport?

**M. Trost:** Un poste en commun?

## [Text]

**Mr. Skoberg:** Yes, a common stand.

**Dr. Trost:** No.

**Mr. Skoberg:** You did not deal with that.

**Dr. Trost:** No.

**Mr. Skoberg:** Would you be in a position at this particular time, as you are now part of the firm that prepared this report, to suggest to this Committee whether or not a common stand might be advisable for the Calgary Airport?

**Dr. Trost:** Certainly there are advantages to it. As your Committee knows very well, the decisions that it has to make always has the two sides to it, where the disadvantage lies and where the advantage lies. That is the question.

**Mr. Skoberg:** This really was not one of your terms of reference so far as that report is concerned?

**Dr. Trost:** No.

**Mr. Skoberg:** Could you possibly indicate whether or not, from your knowledge and the position you now hold, whether a direct phone system from the Airport for individual taxi companies might be advisable?

**Dr. Trost:** My personal view and position is that as the Airport grows, improved access and improved freedom of access will become useful. It will help to serve the public.

**Mr. Skoberg:** May I ask whether or not you believe that tenders should be called for periodically?

**Dr. Trost:** Again, my personal view would be that more fairness would lie in the tender system.

**Mr. Skoberg:** In the tender system. And how often? I mean what time element?

**Dr. Trost:** I suppose that is a bit open—perhaps three years.

**Mr. Skoberg:** In your opinion would the taxi companies in Calgary be quite capable of fulfilling a contract of that nature, if you opened it to tender periodically, with limousines and the type of service that we recognize across the country?

**Dr. Trost:** I feel that kind of question is one that would have to be answered specifically at the time. One would have to take into account whether the whole operation were tendered; whether there were going to be more than one company in the concessions;

## [Interpretation]

**M. Skoberg:** Oui, un poste en commun.

**M. Trost:** Non.

**M. Skoberg:** Vous n'en avez pas parlé.

**M. Trost:** Non.

**M. Skoberg:** Est-ce que vous seriez en mesure maintenant, vu que vous faites partie de la société qui a préparé ce rapport, de dire au Comité si un poste en commun à l'aéroport de Calgary serait souhaitable?

**M. Trost:** Il y aurait certainement des avantages. Comme votre Comité le sait fort bien, toute décision qu'il doit prendre comporte deux aspects; il y a des avantages et des inconvénients. C'est là la question.

**M. Skoberg:** En fait, cela ne faisait pas partie de votre mandat concernant ce rapport?

**M. Trost:** Non.

**M. Skoberg:** Est-ce que vous pourriez nous dire, vu vos connaissances et votre poste actuel, si un système de téléphone direct entre l'aéroport et les différentes compagnies de taxis serait souhaitable ou non?

**M. Trost:** Personnellement, vu mon poste, j'estime qu'au fur et à mesure que l'aéroport se développera, un accès plus facile et plus libre sera avantageux. Il aidera à mieux servir le public.

**M. Skoberg:** Pourrais-je vous demander si l'on devrait ou non faire un appel d'offres périodiquement?

**M. Trost:** Encore une fois, personnellement, je dirais que ce serait plus juste de demander des soumissions.

**M. Skoberg:** Le système de soumission. Combien souvent? A quels intervalles?

**M. Trost:** Pas trop souvent, je suppose; trois ans peut-être.

**M. Skoberg:** A votre avis, les compagnies de taxis à Calgary pourraient-elles exécuter un contrat de ce genre, s'il y avait un appel d'offres périodiquement, avec des limousines, et fournir le service que nous connaissons à travers le pays?

**M. Trost:** Je trouve que ce genre de question devrait trouver une réponse précise le moment venu. Il faudrait savoir si toute l'entreprise serait donnée à contrat; si plusieurs compagnies obtiendraient des contrats; le nombre de voitures, la qualité et l'envergure

## [Texte]

the size of the fleet and the reliability and scope of services that could be seen there, and so on.

**Mr. Skoberg:** Do you believe in the exclusive franchise at international airports?

**Dr. Trost:** I do not believe in the exclusive franchise at international airports.

**Mr. Skoberg:** How would you operate, then?

**Dr. Trost:** I do not disbelieve in it.

**Mr. Skoberg:** With your knowledge I would like to have on record what you believe in or disbelieve in.

**Dr. Trost:** I do not want to duck but our firm has not done a study of this particular aspect of the question. There are many points that are subject to analysis. My own feeling at this stage is that different sizes of airports with different kinds of traffic patterns served by communities that have different taxi system structures internal to themselves may be best served by somewhat different solutions. I have the feeling, however, that in a general way, as the airport becomes larger, it is better served by easier access to a larger number of taxi companies.

**Mr. Skoberg:** Do you think from what you have just said that individual international airports have to have individual types of contracts in individual situations as they may affect that particular community?

**Dr. Trost:** Although the size factor may be a sufficiently broad basis for judgment so that one would not need to have a different kind of contact for every one, there might be exceptions.

**Mr. Skoberg:** What is your position now in Calgary? What is your type of employment?

**Dr. Trost:** I am President of LaBorde, Simat and Trost Limited, which is a consulting company.

**Mr. Skoberg:** I see. Thank you very much.

**The Chairman:** Mr. Portelance.

**Mr. Portelance:** I have just one question, Mr. Chairman, Mr. Trost, in your report you make a suggestion at one point about a depot and a connecting depot between the Airport and downtown for buses or different types of transport, such as a direct line. Is that suggested in your report?

## [Interprétation]

des services qui seraient fournis, et ainsi de suite.

**M. Skoberg:** Et est-ce que vous croyez à l'exclusivité des droits aux aéroports internationaux?

**M. Trost:** Non, je ne crois pas à l'exclusivité des droits aux aéroports internationaux.

**M. Skoberg:** Alors, comment voudriez-vous procéder?

**M. Trost:** Non pas que je n'y aie pas confiance.

**M. Skoberg:** Vu vos connaissances, j'aimerais qu'on indique dans les dossiers ce en quoi vous croyez et ce en quoi vous ne croyez pas.

**M. Trost:** Je ne veux pas m'esquerir, mais notre société n'a pas fait l'étude de cet aspect particulier de la question. Il y a plusieurs points qu'il faudrait analyser. Personnellement, j'estime pour le moment que les aéroports étant de grandeur différente et ayant des modes différents pour desservir des collectivités qui ont des systèmes différents de taxis, il faudrait peut-être utiliser des solutions différentes. Mais de façon générale, au fur et à mesure que l'aéroport se développe, je crois qu'il est mieux desservi en ayant recours à un plus grand nombre de compagnies de taxis.

**M. Skoberg:** D'après ce que vous venez de dire, croyez-vous que les aéroports internationaux doivent accorder des contrats séparés dans des situations différentes et propres à chaque collectivité en particulier?

**M. Trost:** Bien que l'importance d'une collectivité soit un facteur suffisant pour former un jugement, et qu'il ne soit pas nécessaire d'avoir un contrat différent pour chacune d'elles, il peut y avoir des exceptions.

**M. Skoberg:** Quelle est votre fonction à Calgary maintenant? Quel genre d'emploi avez-vous?

**M. Trost:** Je suis président de LaBorde, Simat and Trost Limited, une société d'experts-conseils.

**M. Skoberg:** Je comprends. Merci beaucoup.

**Le président:** Monsieur Portelance.

**M. Portelance:** J'ai une seule question à poser, monsieur le président. Monsieur Trost, dans votre rapport, vous suggérez à un moment donné une gare et un point de correspondance qui relieraient l'aéroport et le centre de la ville pour les autobus ou différents modes de transport, par exemple, un

[Text]

**Dr. Trost:** I am sorry...

**Mr. Portelance:** Such as from Point A in centre town and the Airport for a non-stop bus or a similar type of service. Is that suggested in your report?

**Dr. Trost:** I am not sure that it is suggested in the report, but thought has been given to it and the concept is thought to be a sensible one.

**Mr. Portelance:** Thank you.

**The Chairman:** Are there any other questions, gentlemen? Mr. Horner.

**Mr. Horner:** I notice you state in your report that of the traffic moving to the Airport, 19 per cent is by taxis, 55 per cent by automobile and .02 per cent by bus. Surely this pertain only to Calgary, the .02 per cent by bus particularly. This is because of the relative difference in fare. You have a \$3 fare by taxi and \$1.25 by bus and this tends to discourage the use of the bus. You would agree with this?

**Dr. Trost:** Yes.

**Mr. Horner:** Do you believe that as air traffic grows here in Caglary, with the new terminal and all, that 55 per cent will still continue to use the automobile to get out to the Airport? Surely this is going to make for a great deal of congestion.

**Dr. Trost:** Yes. I am not sure there is any reason to believe that those proportions will remain unchanged. I would suspect they would tend to change, and certainly if rapid transit gets in the picture they might change sharply.

**The Chairman:** Are there any other questions? Mr. Forrestall.

**Mr. Forrestall:** Do you think we will ever see the supersonic jet in the next 10 or 15 years?

**Dr. Trost:** Well, you know, things have happened so quickly and they have always, I must say, turned out better than I thought they would, so I am afraid my inclination would be to say, probably so.

**Mr. Forrestall:** Did you go through a period of expectation and disappointment, and now expectation about it?

**Dr. Trost:** Yes.

[Interpretation]

parcours direct. Est-ce cela que vous suggérez dans votre rapport?

**M. Trost:** Je m'excuse...

**M. Portelance:** Par exemple, entre le point A en ville et l'aéroport, où il y aurait un service d'autobus direct ou autre mode semblable de transport. C'est cela que vous suggérez dans le rapport?

**M. Trost:** Je ne sais pas si on l'a suggéré dans le rapport, mais on y a pensé et on trouve que l'idée est bonne.

**M. Portelance:** Merci.

**Le président:** Pas d'autres questions, messieurs? Monsieur Horner.

**M. Horner:** J'ai remarqué dans le rapport que pour le trafic vers l'aéroport, vous avez dit que 19 p. 100 sont des taxis, 55 p. 100 des automobiles et .02 p. 100 des autobus. Ceci est certainement spécial à Calgary, surtout le .02 p. 100 par autobus. C'est en raison de la petite différence du coût des voyages. Il en coûte \$3 par taxi et \$1.25 par autobus, donc on préfère ne pas utiliser l'autobus. Est-ce que vous êtes d'accord?

**M. Trost:** Oui.

**M. Horner:** Au fur et à mesure que le trafic aérien se développera ici à Calgary, avec la nouvelle aérogare, etc., croyez-vous que les 55 p. 100 continueront d'utiliser leur automobile pour se rendre à l'aéroport? Si c'est vrai, il y aura beaucoup d'embouteillages.

**M. Trost:** Oui, mais je ne suis pas sûr que ces chiffres resteront les mêmes. J'ai l'impression qu'ils vont changer, et surtout si le transport rapide en commun se réalise, les chiffres pourraient changer radicalement.

**Le président:** D'autres questions? Monsieur Forrestall.

**M. Forrestall:** Croyez-vous que nous verrons les avions supersoniques d'ici 10 ou 15 ans?

**M. Trost:** Eh bien, comme vous savez, les choses arrivent tellement vite et, je dois le dire, toujours mieux que je le pensais; je dois donc dire que la chose est probable.

**M. Forrestall:** Avez-vous eu des espoirs et des désappointements, et avez-vous maintenant des espoirs à ce sujet?

**M. Trost:** Oui.

## [Texte]

**Mr. Forrestall:** That is very interesting.  
Thank you very much.

**The Chairman:** Mr. Trudel.

**Mr. Trudel:** Mr. Chairman, may I be very personal? I would like to compliment the witness and ask him what his training is. Are you an engineer?

**Dr. Trost:** I was trained as a scientist.

**Mr. Trudel:** Thank you, very much.

**The Chairman:** I want to thank you for presenting your brief and for answering the questions this morning.

Gentlemen, this completes our hearing in Calgary. I want to thank every one of you.

## [Interprétation]

**M. Forrestall:** Cela est très intéressant.  
Merci beaucoup.

**Le président:** Monsieur Trudel.

**M. Trudel:** Monsieur le président, puis-je poser une question très personnelle? J'aimerais féliciter le témoin et lui demander quelle est sa formation. Êtes-vous ingénieur?

**M. Trost:** J'ai eu une formation scientifique.

**M. Trudel:** Merci beaucoup.

**Le président:** Je veux vous remercier d'avoir présenté votre mémoire et d'avoir répondu aux questions ce matin.

Messieurs, ceci termine nos délibérations ici à Calgary. Je remercie tout le monde.

**APPENDIX «Z»****AIR SERVICES  
DEPARTMENT OF TRANSPORT**

Calgary 67, Alberta.  
April 1st, 1970.

Calgary Noble Taxi Ltd.,  
126—13 Avenue S.W.,  
CALGARY, Alberta.

Dear Sir:

In order to assist independent cab operators in responding to calls from their clients at the Calgary Airport, three (3) parking stalls have been provided in the "preferred lot" for their use. These stalls are marked and access will be via the preferred lot controlled entrance across from the arrivals doors. The drivers will take the ticket issued by the spitter and upon exiting will sign on the reverse side of the ticket and attach a Company card before presenting it to the Commissionnaire at the exit.

These stalls are to be used *only* while awaiting the arrival of passengers who have requested an independent taxi and are for a period of thirty (30) minutes only. They are not to be used for any other purpose, however it is felt that by providing stalls as outlined independent taxi operators will be able to provide a better service to their clients. Abuse of the use of the stalls will result in their withdrawal and your attention is directed to the taxi and limousine concession held by United Imperial Cabs at the Calgary International Airport. There must be no solicitation of fares by any Company other than the Company holding the concession rights on the Airport.

Yours very truly,  
Calgary International Airport  
McCall Field

W. J. Watts,

Airport Manager.

**APPENDIX «Z-1»**

HOLIDAY INN  
Calgary, Alberta

April 15th, 1970

TO WHOM IT MAY CONCERN:

We are presently satisfied with the taxi and limousine service to the airport. However, should more than one company be able to

**APPENDICE «Z»****SERVICES DE L'AIR  
MINISTÈRE DES TRANSPORTS**

Calgary (Alberta)  
Le 1<sup>er</sup> avril 1970

Calgary Noble Taxi Ltd.,  
126-13<sup>e</sup> avenue S.O.  
CALGARY (Alberta)

Monsieur,

Afin d'aider les chauffeurs de taxis indépendants à répondre aux appels de leurs clients à l'aéroport de Calgary, trois (3) places de stationnement leur ont été réservées dans le «terrain de priorité». Ces places sont indiquées et les chauffeurs y ont accès, par l'entrée réglementée du terrain de priorité, situé de l'autre côté des portes d'arrivée. Les chauffeurs prendront le billet offert par la machine automatique et, à la sortie, devront signer l'envers du billet et annexer une carte de la compagnie avant de le présenter au commissionnaire à la sortie.

Ces places ne doivent être utilisées *seulement* qu'en attendant l'arrivée des passagers qui ont demandé un taxi indépendant et pour une période de trente (30) minutes seulement. Elles ne doivent pas servir à d'autres fins; cependant, on croit qu'en offrant les places décrites plus haut, les chauffeurs de taxi indépendants pourront offrir un meilleur service à leurs clients. Tout abus de l'utilisation de ces places résultera en leur annulation, et nous attirons votre attention sur la concession détenue par la United Imperial Cabs à l'aéroport international de Calgary. Aucune compagnie de taxi autre que celle qui détient les droits de concession à l'aéroport ne doit solliciter de prix de courses à l'aéroport.

Aéroport international de Calgary  
Terrain McCall  
Le directeur de l'aéroport,

W. J. Watts.

**APPENDICE «Z-1»**

HOLIDAY INN  
Calgary Alberta

Le 15 avril 1970

A QUI DE DROIT:

Nous sommes actuellement satisfaits du service de taxis et de limousines à l'aéroport. Toutefois, si plus d'une compagnie pouvaient

serve us, we would like to put it up for tender.

Yours truly,

Holiday Inn of Downtown Calgary  
D. Hamilton  
Inkeeper

nous servir, nous aimerais que ce soit fait par voie d'adjudication.

Holiday Inn du Centre Ville Calgary  
D. Hamilton  
Hôtelier

#### APPENDIX «Z-2»

#### THE HIGHLANDER MOTOR HOTEL

Calgary, Alberta-Canada

April 14th 1970.

#### TO WHOM IT MAY CONCERN

It would be in the interest of this establishment if there were more than one company sharing in the taxi business in the International Airport of this city.

At the present time we are compelled to do business with the only company what has access to the said airport.

The Highlander Motor Hotel  
J. VanHardeveld,  
Comptroller.

#### APPENDICE «Z-2»

#### THE HIGHLANDER MOTOR HOTEL

Calgary Alberta Canada

le 14 avril 1970

#### A QUI DE DROIT

Ce serait dans l'intérêt de la maison si plus d'une compagnie se partageaient le travail de taxi à l'aéroport international de la ville.

A l'heure actuelle, nous devons faire affaire avec la seule compagnie qui a accès audit aéroport.

The HIGHLANDER Motor Hotel  
Le contrôleur  
J. VanHardeveld.

#### APPENDIX «Z-3»

#### THE CITY OF CALGARY

April 14, 1970

#### TO WHOM IT MAY CONCERN:

The City of Calgary License Department, for the current year of 1970, has licensed 404 Taxi Cabs. Of these, Yellow United Cabs control 206 cars, the balance are owned or controlled by various companies as listed below:

Company	Number of Vehicles	Driver-Owner	Total
Bell Cabs .....	11	21	32
Duffy Cabs .....	2		2
Bees Cabs .....	5	1	6
Crown Cabs .....	4		4
City Cabs .....	5	3	8
Alpine Cabs .....	4		4
Island Cabs .....	6	1	7
Circle Cabs .....	8	2	10
Metro Cabs .....	6	2	8
East End Cabs .....	7		7
Independent Cabs .....	4	1	5
Brentwood Cabs .....	7	3	10
Currie Cabs .....	6	2	8
Tijuana Cabs .....	15	9	24
Killarney Cabs .....	17	27	44
Mayfair Cabs .....	15	3	18
Dot Cabs .....	1		1
	—	—	—
	116	82	198

#### APPENDICE «Z-3»

#### LA VILLE DE CALGARY

Le 14 avril 1970

#### A QUI DE DROIT:

La Division des permis de la cité de Calgary, a accordé à 404 voitures de taxi des permis pour l'année courante de 1970. La Yellow United Cabs possède 206 voitures et le reste des taxis appartiennent ou sont contrôlés par diverses compagnies énumérées ci-dessous:

Compagnies	Nombre de feurs-provoitures priétaires	Total
Bell Cabs .....	11	21
Duffy Cabs .....	2	2
Bees Cabs .....	5	1
Crown Cabs .....	4	4
City Cabs .....	5	3
Alpine Cabs .....	4	4
Island Cabs .....	6	1
Circle Cabs .....	8	2
Metro Cabs .....	6	2
East End Cabs .....	7	7
Independent Cabs .....	4	1
Brentwood Cabs .....	7	3
Currie Cabs .....	6	2
Tijuana Cabs .....	15	9
Killarney Cabs .....	17	27
Mayfair Cabs .....	15	3
Dot Cabs .....	1	1
	—	—
	116	82
	—	198

Fees charged by Taxi Cab Companies, are  
as follows:

Yellow-United Cabs

.50c first one-fifth of a mile  
.10c for each additional one-fifth

Bee's Taxi

\$1.00 first mile (minimum)  
.10c each additional one-fifth mile

All Others

.50c first two-fifths of a mile  
.10c each additional one-fifth

In all cases, waiting time is \$3.50 per hour.

Les prix des courses demandés par les com-  
pagnies de taxi sont comme suit:

Yellow United Cabs

.50c pour le premier cinquième de mille  
.10c pour chaque cinquième de mille addi-  
tionnel

Bee's Taxi

\$1.00 pour le premier mille (minimum)  
.10c pour chaque cinquième de mille addi-  
tionnel

Tous les autres

.50c pour les premiers deux-cinquième de  
mille  
.10c pour chaque cinquième de mille addi-  
tionnel

Dans tous les cas, le temps d'attente est  
de \$3.50 l'heure.

Yours truly

G. H. Hooper,  
Deputy License Inspector.

Inspecteur adjoint aux permis  
G. H. Hooper.

**APPENDIX "AA"**

Submission of Bell Cabs Ltd. of Calgary, Alberta, to the Standing Committee on Transport and Communications of the Canadian House of Commons.

Bell Cabs was established in 1942. Since that time it has continuously provided a high standard of taxicab service to the citizens of Calgary and visitors to the City. It has always been and remains a Calgary owned Company and utilizes in its service taxicabs owned by itself and vehicles owned and operated by owner-drivers to whom it is contracted. Many of the owner-drivers have been contracted to the Company for extensive periods of time and the Company has proved itself to be a stable, well-organized and well managed local concern firmly rooted in the Calgary business community. The management of the Company has for a lengthy period observed local taxi industry conditions and has become more and more concerned with ground transport conditions at the Calgary International Airport. It is of opinion that the present situation in respect thereof is discriminatory and inequitable.

This submission by Bell Cabs Ltd., Calgary, Alberta, shall concern itself with the existing situation in respect of ground transportation facilities available at Calgary International Airport, the interest of Bell Cabs Ltd. in those conditions and recommendations by this Company whereby those conditions could be improved, not only for the Company but for the Calgary taxicab industry and the public generally making use of those airport facilities.

The brief shall be divided into two sections. The first shall concern itself with general comments respecting ground transportation facilities at Calgary International Airport. The second shall contain recommendations which this Company would advance to the committee whereby the public, the Calgary taxicab industry and this Company would be better and more equitably served.

**General Comments**

In much the same fashion as Montreal International Airport is and has been exclusively the preserve of Murray Hill Limousine Company, the Calgary International Airport ground transportation facility has been exclusively let under franchise to *United Imperial Cabs Ltd.* (and to *Yellow Cabs*, a division of that Company). *United Imperial Cabs Ltd.* is accordingly contracted to the Department of Transport whereby that Company and only

**APPENDICE «AA»**

Soumission de Bell Cabs Ltd. de Calgary, Alberta, au Comité actuel de Transport et de Communications de la Chambre de communes canadienne.

Bell Cabs a été établie en 1942. Depuis ce temps, elle a continuellement rendu service aux citoyens de Calgary et aux visiteurs de la ville. Elle a toujours appartenu et continue d'appartenir à des Calgariens et elle utilise dans ces services des voitures-taxis appartenant à elle-même et des véhicules appartenant à et opérés par des chauffeurs-propriétaires, à qui ils sont loués par contrat. Beaucoup de ces chauffeurs-propriétaires sont sous contrat de la compagnie depuis une longue période de temps et la compagnie s'est avérée comme entreprise locale stable, bien organisée et bien dirigée, qui a pris racine fermement dans la communauté d'affaires de Calgary. La direction de la compagnie observe depuis longtemps les conditions locales de l'industrie de taxi et se préoccupe de plus en plus des conditions de transport au sol à l'aéroport International de Calgary. En ce qui concerne ces dernières, elle est d'avis, que la situation actuelle est discriminatoire et inadéquate.

La soumission de Bell Cabs Ltd., Calgary, Alberta, se préoccupera de la situation actuelle en ce qui concerne les installations de transport au sol disponibles à l'Aéroport International de Calgary, des intérêts de Bell Cabs Ltd. dans ces conditions et des recommandations par cette compagnie, qui permettront d'améliorer ces conditions, non seulement pour cette compagnie, mais aussi pour l'industrie de taxi de Calgary et pour le public qui généralement profite de ces installations d'Aéroport.

Le dossier sera divisé en deux parties, la première s'occupera des commentaires généraux concernant les installations de transport au sol à l'Aéroport International de Calgary. La seconde contiendra des recommandations que cette compagnie présenterait au Comité et qui permettraient de servir plus adéquatement le public, l'industrie de taxi de Calgary et cette Compagnie.

**Commentaires généraux:**

D'une façon très semblable aux réserves exclusives de la Compagnie Murray Hill Limousine pour l'Aéroport International de Montréal, l'installation de transport au sol à l'Aéroport International de Calgary a été laissée exclusivement sous franchise à *United Imperial Cabs Ltd.* (et à *Yellow Cabs*, une division de cette compagnie). En conséquence *United Imperial Cabs Ltd.* est sous contrat du Département de Transport,

that Company has the right to collect fares from persons departing from Department of Transport facilities at the airport for downtown Calgary or elsewhere in the City, its suburbs and environs.

United Imperial Cabs Ltd., (hereinafter referred to as "Yellow-United"), in providing this service, makes use of buses, limousines and metered taxicabs. Members of the public departing from Department of Transport facilities at the Calgary International Airport therefore have at their disposal these varying means of transportation to the City. Persons requiring such transportation service do not have the right to enter metered taxicabs owned or otherwise operated by other taxi companies in the City of Calgary, of which Bell is one, notwithstanding the fact that the vehicles of these other companies may be present at the Airport by reason of having delivered persons thereto as part of their regular service.

As in other cities in which the Department of Transport operates airport facilities, these other taxicab operators are prevented absolutely from accepting a "load" at Calgary International Airport for transport to the City or elsewhere. Any attempt to do so, would, of course, be met by opposition from the exclusive franchise and its drivers, not to mention members of the Canadian Corps of Commissioners and/or any police or Department of Transport officials on duty.

Notwithstanding the above, the maximum permissible meter tariff chargeable by these other operators to members of the public travelling to the airport is governed by Calgary by-law and must be adhered to by these operators. Thus the non-franchised operators are required to submit to a heavy economic penalty by requiring, in the conduct of their airport transportation, to return to the City almost invariably without benefit of pay load.

Fortunately, the jurisdictional problems which arise in multi-municipal metro areas like Montreal and Toronto do not exist in Calgary to compound and further exacerbate the existing problems. That is, the City has jurisdiction over the activities of all of the taxi companies serving Calgary International Airport.

Bell is in complete agreement with past submissions made to the committee by other parties wherein it was stated that members

qui donne à cette compagnie, et à cette compagnie seulement, le droit de percevoir des prix de voyage des personnes partant des installations du Département de Transport à l'Aéroport pour le centre de la Ville de Calgary ou ailleurs dans la ville, les banlieues ou les environs.

United Imperial Cabs Ltd. (ci-après appelée "Yellow-United"), en offrant ce service, utilise des autobus, des limousines et des taxis à compteur. Les membres du public partant des installations du Département de Transport à l'Aéroport International de Calgary, ont pour cette raison à leur disposition ces moyens variés de transport vers la Ville. Les personnes qui nécessitent un tel service de transport, n'ont pas le droit de monter dans des taxis à compteur appartenant ou autrement opérés par des différentes compagnies de taxi dans la Ville de Calgary, dont Bell en est une, nonobstant le fait que les véhicules de ces autres compagnies puissent être présents à l'Aéroport en raison du fait qu'ils y avaient amené des personnes, ce qui fait partie de leur service régulier.

Comme dans d'autres villes, où le Département de Transport opère des installations d'Aéroport, ces autres opérateurs de taxi sont absolument empêchés d'accepter un «charge-ment» à l'Aéroport International de Calgary pour le transporter en ville ou ailleurs. Tout essai de procéder de la sorte, aurait pour résultat bien sûr, l'opposition du détenteur de la franchise exclusive et de ses chauffeurs, sans mentionner les membres du Corps Canadien des Commissionnaires et/ou toute personne officielle en service de la Police ou du Département de Transport.

Nonobstant les faits mentionnés ci-dessus, le tarif de compteur autorisé qui peut être demandé par ces autres opérateurs aux membres du public allant à l'Aéroport, est imposé par arrêté municipal de la Ville de Calgary et doit être respecté par ces opérateurs. De cette façon, les opérateurs qui n'ont pas de franchise, sont obligés de se soumettre à une sévère pénalité économique dans l'exécution de leur transport vers l'Aéroport et doivent retourner en ville presque invariablement sans bénéfice d'un chargement payé.

Heureusement les problèmes jurisdictionnels qui surviennent dans des régions multi-municipales, comme Montréal et Toronto, n'existent pas à Calgary afin de transiger et en plus d'aggraver les problèmes existants. Ce qui veut dire, que la Ville a juridiction sur les activités de toutes les compagnies de taxi desservant l'Aéroport International de Calgary.

Bell est en accord complet avec des submissions faites dans le passé au Comité par d'autres parties, dans lesquelles il a été

of the public requiring airport transportation ought to have an unfettered choice of means of transportation, including bus, limousine or other taxicabs. This Company is not in disagreement with the general provisions currently existing in respect of bus and limousine service presently being supplied by the exclusive franchisee. The Company does, however, contend and submit that in fairness to the travelling public and the taxicab industry, there must be found a more equitable formula whereby the public and travelling members thereof have a less fettered choice of cab operator and whereby past discriminatory departmental policy as applied through the present franchise system is rectified.

Bell believes that there is a current demand for taxicab service at the Calgary International Airport beyond that service now being supplied by Yellow-United. This is evidenced by the fact that on various occasions this Company and other non-franchised operators are called upon by the franchisee to supply supplemental service from the airport to the City at peak load periods. Only at these times are the non-franchised operators permitted to accept fares at the Calgary Airport without undue harassment. Bell and the other operators in question have at all times supplied this supplementary service notwithstanding that in doing so they have in all likelihood been in contravention of the exclusive franchise arrangements and further notwithstanding the fact that at all other times they are absolutely forbidden to assist members of the public leaving airport facilities for the City.

The non-franchised taxicab operators have to date assisted the franchisee in this fashion and Bell is of the opinion that were this supplementary service denied members of the public requiring ground transportation would on numerous occasions be faced with considerable delay and inconvenience.

Additionally, the inequitable situation in respect of present franchising policy is further compounded by the fact that the Department of Transport's exclusive franchisee, for a number of reasons, obtains a further unjust competitive advantage in negotiating for exclusive franchises of taxi stands with various hotels and other public places in the City of Calgary. Thus the Department of Transport franchise gives to its franchisee the right to negotiate hotel and other franchises with some impunity and with a distinct competitive advantage over operators who do not enjoy this privilege.

déclaré que les membres du public nécessitant transport vers l'Aéroport, devraient avoir un choix sans entraves des moyens de transport; autobus, limousine ou autres taxis inclus. Cette Compagnie n'est pas en désaccord avec les stipulations générales présentement offertes par le détenteur de la franchise exclusive. Cependant la compagnie soutient et soumet pour la justice envers le public en voyage et l'industrie de taxi, qu'une formule plus adéquate doit être trouvée, qui permet au public et ses membres voyageants d'avoir un choix moins entravé d'opérateurs de taxi, et qui rectifiera la politique départementale discriminatoire du passé comme appliquée par le système de franchise actuel.

Bell pense qu'il y a présentement une demande de service de taxi à l'Aéroport International de Calgary, qui est supérieure au service actuellement offert par Yellow-United. Ceci est prouvé par le fait qu'à plusieurs occasions cette compagnie et d'autres opérateurs n'ayant pas de franchise, ont été appelés de fournir un service supplémentaire de l'Aéroport vers la ville pendant les périodes de pointe de chargement. Seulement pendant ces périodes les opérateurs n'ayant pas de franchise sont autorisés d'accepter des voyages à l'Aéroport de Calgary sans harassemement indu. Bell et les autres opérateurs en question ont toujours fourni ce service supplémentaire, nonobstant qu'en agissant ainsi, ils étaient en toute vraisemblance en contravention avec les arrangements de franchise exclusive et en plus nonobstant le fait qu'en toutes autres occasions ils n'ont pas été autorisés à assister les membres du public quittant les installations d'Aéroport vers la ville.

Les opérateurs de taxi n'ayant pas de franchise, ont jusqu'à maintenant aidé le détenteur de franchise de cette manière et l'opinion de Bell est que si ce service supplémentaire était refusé, les membres du public nécessitant du transport au sol, auraient à faire face, à des nombreuses occasions, à des délais considérables et à des inconvénients.

De plus, la situation inadéquate concernant la politique de franchissement est en plus complexée par le fait que le détenteur exclusif de la franchise du Département de Transport, pour un certain nombre de raisons, obtienne un avantage compétitif injuste en plus, en négociant pour les franchises exclusives de stations de taxi à plusieurs hôtels et autres endroits publics dans la Ville de Calgary. De cette façon la franchise du Département de Transport donne à ses détenteurs de franchise le droit de négocier pour des franchises d'hôtel et d'autres avec quelque impunité et avec un avantage compétitif distinct sur des chauffeurs qui n'ont pas ce privilège.

Calgary is rapidly developing as a major air transport centre and the number of passengers utilizing Department of Transport rapid rate. This is evidenced by the fact that the Department is progressing rapidly in its plans for the development of a major new airport facility here. It has been variously estimated that this new facility shall be completed and ready for use by the public some time between 1974 and 1977. This development would yield to an exclusive franchisee an even greater competitive advantage in the industry over that which it presently enjoys.

It is therefore the submission of this submittent that a more equitable formula must be developed in respect of ground transportation facilities at this City is growing at a very fast rate to and from the Calgary International Airport. In this connection, Bell would commend to the Committee the submission made to it in Montreal by Diamond Taxicab Association Ltd. and Veterans Taxi Owners Association of Montreal Inc.

#### Recommendations

Bell Cabs Ltd. would place before the Committee the following recommendations as possible criteria upon which a reasonable airport ground transportation policy could be determined by the Committee and constituted in its recommendations in due course to be made to the Canadian House of Commons and Government of Canada:

1. That the provision of bus and limousine service to and from the Calgary International Airport continue to be let by tender periodically to exclusive franchisees.

2. That there be franchised three or four major Calgary taxicab companies to supply primary service at the airport, the prime consideration in franchising such primary franchisees to be the quantity and quality of taxicab service capable of being provided by such primary franchisees operating out of a separate primary franchisee's stand or compound on airport premises.

3. That there be established a further stand or compound on airport premises for other operators generally approved by the Department to accept fares there, which operators would be entitled to provide supplementary service at peak traffic periods and at all times during which the

Calgary se développe rapidement comme centre majeur de transport aérien et le nombre de passagers utilisant des installations du Département de Transport dans cette Ville, augmente très rapidement. Ceci est prouvé par le fait que le Département progresse rapidement dans ce plan pour le développement d'une installation majeure d'un aéroport nouveau ici. A plusieurs occasions on a estimé que cette nouvelle installation sera complétée et prête à l'usage pour le public quelque temps entre 1974 et 1977. Ce développement donnerait à un détenteur d'une franchise exclusive un avantage compétitif encore plus grand dans l'industrie, en plus de celui qu'il a déjà actuellement.

Pour cette raison ce Soumettant soumet qu'une formule plus adéquate doit être développée en ce qui concerne le transport au sol de et à l'Aéroport International de Calgary. A cet égard Bell voudrait recommander la soumission au Comité fait à Montréal par la Diamond Taxicab Association Ltd. et la Veteran Taxi Owners Association of Montreal, Inc.

#### Recommendations.

Bell Cabs Ltd. voudrait présenter devant le Comité les recommandations suivantes comme critères possibles, d'après lesquelles une politique raisonnable de transport au sol à l'Aéroport pourrait être déterminée par le Comité et constituée dans les recommandations de ce dernier en temps voulu, à être fait à la Chambre de Communes Canadienne et au Gouvernement du Canada:

1. Que la politique du service de bus et de limousine à et de l'Aéroport International de Calgary continuera à être alloué périodiquement par devis à des détenteurs de franchise exclusive.

2. Qu'à trois ou quatre compagnies majeures de taxis de Calgary soit donnée une franchise pour fournir un service primaire à l'Aéroport, la prise en considération dans le franchissement de tels détenteurs de franchise sera la quantité et la qualité du service de taxi capable à être fourni par de tels détenteurs primaires de franchise, opérant à partir d'une station de détenteur primaire de franchise ou d'un complexe sur les locaux de l'Aéroport.

3. Qu'une station additionnelle ou un complexe soit établi sur les locaux de l'Aéroport pour les autres opérateurs généralement approuvés par le Département à accepter des voyages, lesquels opérateurs auraient le droit d'offrir un service supplémentaire pendant les périodes

primary franchisees were unable for any reason to provide adequate or necessary service.

4. That there be a rate differential established relative to fees or percentages payable to the Department of Transport by primary franchisees and generally approved operators.

5. That objectively determinable regulations be promulgated by the Department for the various classes of operators, which regulations ought to include, among other things, cleanliness of vehicles, cleanliness and comportment of drivers, mechanical soundness of vehicles, minimum limits of insurance, quantity provision guarantees, safety prerequisites, credit guarantees, and susceptibility to spot checks and inspections.

It is the submission of Bell Cabs Ltd. that any and all charges, licence and/or franchise fees required to be paid by the various classes of operators to the Department of Transport ought to be calculated and applied so as only to guarantee to the Department reimbursement for such costs and expenses as require to be borne by it in the establishment and maintenance of such recommended policy. This would have the twofold effect of guaranteeing to the Canadian taxpayer that he is not subsidizing the airport user and further guaranteeing to members of the travelling public that ground transportation charges shall not include anything more than the reasonable cost of implementing and maintaining these measures which would be instituted for their benefit.

It is the submission of Bell that by reason of its longstanding exemplary service to this community and by reason of its quantitative and qualitative standing in the taxicab industry in this City that it ought to be considered as one of the prospective primary franchised operators permitted to operate in that capacity at the Calgary International Airport.

All of which is respectfully submitted:

Bell Cabs Ltd.

Per

President.

See also schedule attached  
Letter of City of Calgary License  
Department.

des de pointe de circulation et pendant toute période pendant laquelle les détenteurs de franchise exclusive ne seraient pas en mesure, pour une raison quelconque, de garantir un service adéquat ou nécessaire.

4. Qu'un différentiel de prix soit établi suivant les prix ou les pourcentages payables au Département de Transport par des détenteurs de franchise exclusive ou par des opérateurs approuvés généralement.

5. Que des règlements déterminables objectivement soient promulgués par le Département pour des classes d'opérateurs variées, lesquels règlements devraient inclure, parmi d'autres choses, propriété de véhicules, propriété et comportement de chauffeurs, vigueur mécanique des véhicules, limitations minimum d'assurance, garanties de provisions de quantité, prérequisites de sécurité, garanties de crédit, et susceptibilité à des contrôles à l'improviste et des inspections.

Bell Cabs Ltd. soumet que tout et chaque dépense, permis et/ou des frais de franchise demandés à être payés par les différentes classes d'opérateurs au Département de Transport, devraient être calculés et appliqués de telle manière à ce qu'ils garantissent au Département le remboursement de tels frais et dépenses comme requis à être porté par celui-ci dans l'établissement et le maintien de telle politique recommandée. Ceci aura le double effet de garantir au contribuable canadien qu'il ne subventionne pas l'utilisateur de l'Aéroport et en plus de garantir aux membres du public voyageant que les frais de transport au sol n'incluront rien de plus que le coût raisonnable de mise en œuvre et de maintien de ces mesures qui seraient instituées pour leur propre bénéfice.

Bell soumet qu'en raison de son long service exemplaire à cette communauté et en raison de sa position quantitative et qualitative dans l'industrie de taxi dans cette Ville, qu'elle devrait être considérée comme un des opérateurs franchisé primaire prospectif autorisé à opérer dans cette capacité à l'Aéroport International de Calgary.

Tout ce dont est soumis respectueusement:

Bell Cabs Ltd.

Par Président

Voir aussi annexe attachée  
Lettre du Département de Permis  
de la Ville de Calgary

Submission of Killarney Taxi Co. Ltd. of Calgary, Alberta, to the Standing Committee on Transport and Communications of the Canadian House of Commons.

Killarney Taxi Co. Ltd. is the successor Company to Killarney Taxi which was established in the City of Calgary in the mid 1940's. The firm and successor Company have at all times been owned and controlled by Calgarians. The Company utilizes in its operations company-owned and driver owned vehicles.

The management of the Company and their driver-owners, many of whom have been with the firm and/or company for lengthy periods, have become increasingly concerned about what they consider to be a continuing inequitable situation in respect of ground transportation conditions at the Calgary International Airport.

Because of the present Department of Transport policy, the Company has experienced severe hardships in servicing certain of its commercial/industrial contracts which require pickups of personnel and goods at the airport. The Company has by times suffered severe harassment in its attempts properly to service these contracts.

Killarney Taxi Co. Ltd. would hereby, except in respect of the aforementioned specific matters, satisfy and adopt each and every of the submissions made by its co-submitter, Bell Cabs Ltd.

Killarney Taxi Co. Ltd.

AIR CANADA

April 10.

Gordon Gregory Esq.  
Operations Manager,  
United Imperial Cabs.  
Dear Gordon,

During the past two years our baggage tracing department has received from your Company very able, and much appreciated service.

Your Company has helped us give very good service, and by doing so has helped us very much in giving our passengers good service.

I'd like to thank you, and your employees for your co-operation.

Yours truly,

R. S. Foster,  
Air CANADA,  
Baggage Agent.

Soumission de Killarney Taxi Co. Ltd. de Calgary, Alberta, au comité actuel de transport et de communications de la Chambre des communes canadienne.

Killarney Taxi C. Ltd. est le successeur de Killarney Taxi, qui a été établi dans la Ville de Calgary au milieu des années 1940. L'établissement et la compagnie successeur ont toujours appartenu et ont toujours été contrôlés par des Calgariens. La Compagnie utilise dans ses opérations des véhicules appartenant à la Compagnie et appartenant à des chauffeurs.

La direction de la Compagnie et ses chauffeurs-propriétaires, dont beaucoup sont dans l'établissement et/ou dans la Compagnie depuis assez longtemps, se sont inquiétés de plus en plus de ce qu'ils considèrent comme une situation continuellement inadéquate en ce qui concerne les conditions de transport au sol à l'Aéroport International de Calgary.

A cause de la politique actuelle du Département de Transport, la Compagnie a dû supporter des difficultés sévères en honorant certains de ses contrats commerciaux/industriels qui exigent que du personnel et de la marchandise soient cherchés à l'Aéroport. La Compagnie a dû quelquefois supporter des harassements sévères pendant ses tentatives d'honorer convenablement ces contrats.

Killarney Taxi Co. Ltd. voudrait avec la présente, à l'exception des points spécifiques mentionnés ci-devant, ratifier et adopter chaque et toutes ces soumissions faites par son co-soumissionnaire, Bell Cab. Ltd.

Killarney Taxi Co. Ltd.

Sec-Tres  
AIR CANADA

Le 10 avril

Gordon Gregory Esq.,  
Operations Manager,  
United Imperial Cabs.  
Cher Gordon,

Au cours des deux dernières années, notre service de recherche de bagages égarés a trouvé auprès de votre compagnie une coopération très compétente, que nous avons grandement appréciée.

Votre compagnie nous a aidé à fournir un excellent service, et de ce fait a grandement contribué à nous permettre d'assurer un bon service à nos passagers.

Je tiens à vous remercier, ainsi que vos employés, pour votre coopération.

R. S. Foster,  
Air Canada,  
Baggage Agent.

17 avril 1970

Transports et communications

24 : 165

AIR CANADA

McCall Field

Calgary 67, Alberta

March 24, 1969

Mr. Gordon Gregory  
Operations Manager  
Yellow-United Cabs Limited  
124-4 Avenue SW  
Calgary 1, Alberta

Dear Mr. Gregory:

I was delighted to hear of the forthcoming article to be printed concerning your company.

We in Air Canada are most certainly completely satisfied with the quality of service that has been provided over our many years of association. Although a rather negative approach, still possibly one of the most accurate measurements of service being provided, would be the number of complaints being received about an operation. I have personally been associated with your company through Air Canada for over 17 years and quite honestly can count the number of complaints that I have received concerning your services on one hand.

My sincere best wishes for your continued success.

Yours very truly,

R. Miller

Airport Passenger Office Manager

HOLIDAY INN

CALGARY, ALBERTA

April 13th, 1970

Yellow United Cabs  
128-4th Ave. S.W.  
Calgary 1, Alberta

TO WHOM IT MAY CONCERN:

RE: United Imperial Cabs

We have been using the service of United Imperial Cabs for the past 6 years and are pleased to say we have no complaints regarding the service they have given us.

Yours very truly,

HOLIDAY INN OF DOWNTOWN CALGARY  
D. Hamilton  
Innkeeper

AIR CANADA

McCall Field

Calgary 67, Alberta

le 24 mars 1969

Mr. Gordon Gregory  
Operations Manager  
Yellow-United Cabs Limited  
1244—4th Avenue SW  
Calgary 1, Alberta

Cher monsieur Gregory,

C'est avec un très vif plaisir que j'ai appris la parution prochaine d'un article concernant votre compagnie.

A Air Canada, nous sommes extrêmement satisfaits de la qualité du service que vous nous avez fourni pendant nos longues années de coopération. Bien qu'il s'agisse d'un élément d'appréciation négatif, il n'en reste pas moins que l'une des mesures les plus exactes de la qualité d'un service fourni est le nombre de plaintes formulées à son encontre. Par ma position à Air Canada, j'ai été en contact personnel avec votre compagnie pendant plus de dix-sept ans, et je puis dire en toute honnêteté que le nombre des plaintes que j'ai reçues au sujet de vos services peut se compter sur les doigts d'une seule main. Je vous adresse mes vœux sincères pour la poursuite d'un aussi beau succès. Veuillez agréer, Cher monsieur Gregory, mes salutations distinguées.

R. Miller

Airport Passenger Office Manager

HOLIDAY INN

CALGARY, ALBERTA

le 13 avril 1970

Yellow United Cabs  
128—4th Ave. S.W.  
Calgary 1, Alberta

A QUI DE DROIT:

Re: United Imperial Cabs

Nous avons eu recours aux services de United Imperial Cabs au cours des six dernières années, et nous avons le plaisir d'attester que nous n'avons aucune plainte à formuler à l'égard des services qui nous ont été fournis.

Veuillez agréer nos salutations distinguées.

Holiday Inn of Downtown Calgary  
D. Hamilton  
Innkeeper

## THE PALLISER

Calgary, Alberta, Canada  
April 10, 1970

Mr. K. O. Fowlie  
President  
United Imperial Cabs Ltd.  
124-4th Avenue S.W.  
Calgary, Alberta

Dear Sir:

The intent in writing this letter is to advise that the service we have received at the Hotel Palliser from United Imperial Cabs is, in my opinion, of the best I have encountered anywhere.

Your cars and the courtesy of your drivers is often favourably commented on by Hotel Palliser guests.

The Airline Limousine Service is very well handled insofar as the Palliser is concerned and it is my continued hope this service will be maintained on the same high standards. The manner in which a visitor to our City is greeted and conveyed to his place of accommodation is to him, a first and probably a lasting impression of Calgary.

Yours very truly

D. A. WILLIAMS  
General Manager

THE CALGARY INN  
Calgary 1, Alberta

April 13th, 1970

Mr. Gordon A. Gregory,  
Operations Manager,  
Yellow United Cabs,  
128-4th Avenue S.W.,  
Alberta

Dear Mr. Gregory:

Since the opening of the Calgary Inn in July, 1964, we have been fortunate enough to have associated with the hotel the fine services of your organization, Yellow United Cabs, and during this time we would say, without hesitation, that the service you have supplied us both from a cab and airline limousine viewpoint, has been outstanding.

We would like to take this opportunity to thank you for the way that you have served us, and we are hopeful that our association will continue for many years to come.

Sincerely,

The Calgary Inn  
Peter G. Martin  
Executive Assistant Manager

## THE PALLISER

Calgary, Alberta, Canada  
le 10 avril 1970

Mr. K. O. Fowlie  
President  
United Imperial Cabs Ltd.  
124—4th Avenue S.W.  
Calgary, Alberta  
Monsieur,

L'objet de cette lettre est de vous faire savoir que les services que United Imperial Cabs a fournis à l'hôtel Palliser sont, à mon avis, parmi les meilleurs que nous n'ayons jamais reçus où que ce soit.

Les clients de l'hôtel Palliser font fréquemment des commentaires très favorables sur vos voitures, et sur la courtoisie de vos chauffeurs.

Le service de limousine à destination de l'aéroport est très bien organisé, en ce qui concerne l'hôtel Palliser, et nous espérons qu'il se maintiendra toujours à ce même niveau de qualité à l'avenir. La façon dont une personne qui visite notre ville est accueillie à son atterrissage et conduite vers le lieu où elle séjournera constitue pour elle une première et probablement durable impression de Calgary.

Veuillez agréer, Monsieur, mes salutations distinguées.

D.A. WILLIAMS  
General Manager

THE CALGARY INN

CALGARY 1, Alberta

le 13 avril 1970

Mr. Gordon A. Gregory  
Operations Manager,  
Yellow United Cabs,  
128-4th Avenue S.W.  
Calgary 1, Alberta

Cher monsieur Gregory,

Depuis l'ouverture de Calgary Inn en juillet 1964, nous avons eu la chance de nous assurer les remarquables services de votre organisation, Yellow United Cabs, et pendant toute cette époque nous pouvons dire sans hésitation que les services que vous nous avez fournis, tant sur le plan des taxis que sur celui des limousines à destination de l'aéroport, ont été de toute première qualité.

Nous profitons de cette occasion pour vous remercier de la façon dont vous nous avez servis, et nous espérons que cette association se poursuivra encore pendant bien des années.

Veuillez agréer, cher monsieur Gregory, nos salutations distinguées.

The Calgary Inn  
Peter G. Martin  
Executive Assistant Manager

17 avril 1970

Transport et communications

24 : 167

SHERATON SUMMIT HOTEL

April 10th, 1970

Mr. Gordon A. Gregory,  
Operations Manager,  
United Imperial Cabs,  
128—4th Avenue S.W.  
Calgary, Alberta.

Dear Mr. Gregory:

Over the past fourteen years in various hotel operations, our internal taxi and airlines limousine service have been the responsibility of your organization.

The services received over that period in three properties—the York Hotel, Holiday Inn and Sheraton-Summit have been superior in all respects.

The care, attention and fairness to both our guests and ourselves have been a necessary and most satisfactory adjunct to our operations.

There is no doubt that your personnel are interested in our business as we are, as is evidenced by the attached original letter from one of your drivers.

Best wishes for your continued success.

Cordially yours,

E. R. Wilson,  
General Manager.

Calgary, Alberta,  
April 6, 1970.

The Manager,  
The Summit Inn,  
Calgary.

Dear Sir,

I drive Yellow Cab No. 153.

Quite often I am parked in front of The Summit and I have noticed that your guests, especially the ladies, have a difficult time opening the west lobby door.

I thought you would like to know this.

Yours very truly,

D. McColl.

SHERATON SUMMIT HOTEL

le 10 avril 1970

Mr. Gordon A. Gregory,  
Operations Manager  
United Imperial Cabs  
128-4th Avenue S.W.  
Calgary, Alberta.

Cher monsieur Gregory,

Au cours des quatorze dernières années, et pour l'exploitation de divers hôtels, nos services intérieurs de taxis et de limousines à destination de l'aéroport ont été assurés par votre organisation.

Les services que nous avons reçus pendant cette période dans trois de nos établissements—le York Hotel, le Holiday Inn et le Sheraton-Summit, ont été de qualité supérieure, à tous les égards.

Le soin, l'attention et la loyauté dont vous avez fait preuve à l'égard de nos clients et de nous-même ont constitué un appui nécessaire et extrêmement satisfaisant à notre exploitation commerciale.

Il ne fait aucun doute que votre personnel porte autant d'intérêt à nos affaires que nous-mêmes, comme vous pourrez le constater par la lettre originale d'un de vos chauffeurs, que j'annexe à la présente.

Je vous adresse mes meilleurs vœux pour la poursuite de votre succès. Veuillez agréer, cher monsieur Gregory, mes salutations distinguées.

E. R. Wilson,  
General Manager

Calgary, Alberta  
le 6 avril 1970

The Manager,  
The Summit-Inn,  
Calgary.

Cher monsieur,

Je conduis le taxi Yellow Cab N° 153.

Il m'arrive souvent de ranger ma voiture devant «The Summit» et j'ai pu constater que vos clients, surtout les femmes, éprouvent beaucoup de difficulté à ouvrir la porte d'entrée ouest.

J'ai pensé qu'il vous intéresserait de l'apprendre.

Veuillez agréer, cher monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

C. McColl.

## THE YORK HOTEL

Calgary 21, Alberta  
April 14th, 1970

United Imperial Cabs,  
128—4th Avenue South West,  
Calgary 1, Alberta.  
Attention: Mr. J. Fowlie.

Dear Sir,

It is our pleasure at this time to record our appreciation for past services provided by your firm, the United Imperial Cabs.

We have always found your drivers courteous and neatly attired and most obliging. Special mention must be made for your Limousine Drivers who we have become very well acquainted with over the past four years. In their co-operation and assistance to the travelling public, they have no peers.

It is gratifying to us to recommend your Company as we know full well that our guests and patrons will be transported in the latest model of vehicles with reliable drivers in charge. We look forward to continuation of the excellent service furnished by your Company to the York Hotel.

Yours very truly,

R. M. Howie,  
Manager.

## CALGARY

Tourist and Convention Association  
Calgary 2, Alberta

April 13th, 1970

Mr. K. Fowlie,  
United Imperial Cabs,  
124—4th Ave. S.W.,  
Calgary, Alberta.

Good morning, Ken...

We have just reviewed, preparatory to issuing our Annual Report, the problems and concerns over the past year.

There are a few areas of concern—such as three of our restaurants ignoring exchange on U.S. funds, an overcharge or two with motels, and a desperate shortage of trailer sites—that we are taking action to correct.

On the happy side, there are many public services that have not given us a single problem at any time... and your airport and taxi service is one of them. For that reason, this

## THE YORK HOTEL

Calgary 21, Alberta  
le 14 avril 1970

United Imperial Cabs,  
128-4th Avenue South West,  
Calgary 1, Alberta.  
Attention de M. J. Fowlie

Monsieur,

Nous avons le plaisir d'attester ici à quel point nous apprécions les services qui nous ont été rendus dans le passé par votre entreprise, The United Imperial Cabs.

Nous avons toujours trouvé vos chauffeurs courtois, proprement vêtus et très obligeants. Une mention spéciale doit aller aux chauffeurs de vos limousines, que nous avons eu l'occasion de connaître et d'apprécier pendant les quatre dernières années. Ils n'ont pas leur pareil en ce qui concerne la coopération et l'assistance fournies au public voyageur.

Ce nous est donc un plaisir que de recommander votre compagnie, car nous savons fort bien qu'ainsi nos clients seront transportés dans des véhicules du dernier modèle, confiés à des chauffeurs expérimentés. Nous espérons la poursuite de l'excellent service que votre compagnie a fourni au York Hotel.

Veuillez agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

R. M. Howie,  
Manager.

CALGARY TOURIST AND CONVENTION  
ASSOCIATION

Calgary 2, Alberta  
le 13 avril 1970

Mr. K. Fowlie  
United Imperial Cabs  
124, 4th Ave. S.W.  
Calgary, Alberta

Bonjour, Ken...

Nous venons de terminer, en vue de la publication de notre Rapport annuel, la revue des problèmes et des soucis de l'année écoulée.

Il y a quelques domaines qui nous préoccupent par exemple le fait que trois de nos restaurants ne tiennent pas compte de la différence de parité entre les dollars U.S. et les nôtres, une ou deux notes un peu forcées dans les motels, et une pénurie dramatique de terrains de stationnement pour les remorques; mais nous sommes en train d'envisager les mesures correctives nécessaires.

Côté positif du bilan, nous pouvons citer de nombreux services publics qui ne nous ont jamais, à quelque moment que ce soit, occasionné le moindre problème ..et votre service

Association felt it as fair to say "thanks" to our good operators as it is to write the unscrupulous ones to get them "With It".

Please accept the warm thanks and appreciation of this Association for the friendly manner in which your cab and limousine drivers treat the travelling public, and the fact that your service and prices must be fair... or we would have heard from someone. That we did not is indicative to us of the reasonable and effective service provided.

You might like to know that cooperation such as your company provides makes the work of this Association not only easier, but much more pleasant.

Again, thanks for being a working partner for tourism.

Sincerely,

Doug Johnson,  
Executive Vice-President.

d'aéroport et de taxis est l'un d'entre eux. Pour cette raison, notre association a estimé qu'il n'était que juste de dire «Merci» à nos bons collaborateurs, tout comme il est juste d'écrire à ceux qui ne sont pas scrupuleux «d'aller au diable».

Je vous prie donc d'accepter les remerciements chaleureux et l'expression d'estime de notre association pour la façon très amicale dont les chauffeurs de vos taxis et de vos limousines traitent le public voyageur, et pour le fait que la qualité de votre service et la correction de vos prix sont apparemment sans reproche...sans quoi nous aurions certainement entendu des plaintes. Le fait que ça n'a jamais été le cas nous indique que les services fournis ont été efficaces et à prix raisonnables.

Je tiens donc à vous dire que la coopération d'une compagnie comme la vôtre rend le travail de notre association non seulement plus facile, mais encore bien plus agréable.

En vous remerciant une fois encore d'être un actif collaborateur pour la cause du tourisme, je vous prie d'agréer mes meilleures salutations.

Doug Johnson,  
Executive Vice-President.

**APPENDIX "BB"****MEMORANDUM**

to the Standing Committee of the House of Commons on Transport and Communication with reference to Ground Transportation at Airports in Canada

by

**UNITED IMPERIAL CABS LIMITED**

to the Chairman and to the Members of the Standing Committee of the House of Commons on Transportation and Communication.

United Imperial Cabs Limited is the holder of Licence Number 81741 from the Department of Transport, permitting the Company to maintain and operate a taxi and limousine station at the Calgary International Airport for the operation of a taxi service from the airport and a limousine service to and from the airport. The company has held this permission from either the City of Calgary or the Department of Transport for nearly twenty-three years, and it is respectfully submitted to the Committee that the service provided by the Company, pursuant to its licence, is equal to any similar service offered at any airport in Canada.

The situation in the City of Calgary with respect to taxis is somewhat unique in that any individual or company may obtain a licence from the City Licensing Department, permitting that person or Company to operate a taxi within the City. By regulation in many cities and by practice in others, the number of taxis authorized is determined by the population of the City. No such regulation or practice exists in Calgary. Accordingly, persons who wish to supplement their income may simply obtain a licence and thereby constitute themselves as taxi businesses, with the result that a very low standard of transportation is possible, and in most cases is, in fact, most inadequate. In the opinion of the Company, a 20% decrease in fare over a few short years could develop if the number of licences granted by the City were frozen at the present number outstanding.

In the submission of United Imperial Cabs Limited, this Company alone is able to provide the type and quality of service contemplated by the Department of Transport in the

**APPENDICE «BB»****MÉMORANDUM**

au Comité permanent des transports et des communications de la Chambre des communes, concernant le transport de surface à proximité des aéroports au Canada

par

**UNITED IMPERIAL CABS LIMITED**

Au président et aux membres du Comité permanent des transports et des communications de la Chambre des communes

United Imperial Cabs Limited est titulaire de la licence numéro 81741 émise par le ministère des Transports qui autorise cette compagnie à entretenir et exploiter une station de taxis et de voitures de places à l'aéroport international de Calgary, pour l'exploitation d'un service de taxis à partir de l'aéroport, et d'un service de voitures de place à destination de l'aéroport et en provenance de celui-ci. Cette compagnie a détenu une telle autorisation, émise soit par la ville de Calgary, soit par le ministère des Transports, depuis près de trente-trois ans, et fait respectueusement remarquer au Comité que les services qu'elle fournit du fait de sa licence sont de qualité égale à tous services similaires offerts à n'importe quel aéroport du Canada.

La situation dans la ville de Calgary, en ce qui concerne les taxis, est unique en son genre en ce sens que n'importe quel particulier ou n'importe quelle compagnie peut obtenir du service des licences de la ville une licence permettant à ladite personne ou ladite compagnie d'exploiter un taxi sur le territoire de la ville. Le nombre des taxis autorisés est déterminé en fonction de la population de la ville, et ce par des règlements municipaux dans bien des villes, par les us et coutumes dans d'autres. A Calgary, il n'existe ni règlements ni us et coutumes. Par conséquent, toute personne désireuse de se procurer des revenus supplémentaires peut se faire décerner une licence et s'ériger en exploitant d'entreprise de taxis, ce qui a pour résultat de rendre possible une très piétre qualité de transport; de fait, celui-ci est, dans bien des cas, extrêmement inadéquat. Notre compagnie estime que d'ici quelques années on pourrait assister à une diminution des tarifs de l'ordre de 20 p. 100 si le nombre des licences décernées par la ville était maintenu à ce qu'il est actuellement.

La United Imperial Cabs Limited estime être la seule compagnie en mesure de fournir le type et la qualité de service qu'envisage le ministère des Transports lorsqu'il décerne une

issuing of a licence to operate a taxi and limousine service at the Calgary International Airport.

### The Calgary International Airport

At the present time, six airlines have regularly scheduled flights into the Calgary International Airport, these being, Air Canada, Canadian Pacific Airlines, Western Airlines, Air West, Pacific Western Airlines, and Time Airways. In addition to the regularly scheduled flights, there is a fairly heavy volume of traffic resulting from charter flights, mainly through Wardair and Pacific Western Airlines.

By reason of the relative proximity of Calgary to the West coast, the Calgary International Airport is often called upon to handle flights which would ordinarily terminate in Vancouver, by reason of the fact that Vancouver is often fog-bound and thereby unable to handle incoming aircraft. A case in point occurred on a Sunday evening in late January, 1969, when Canadian Pacific Airlines was required to land 1,200 passengers at the Calgary International Airport because of the inability to land in Vancouver. In addition, several Air Canada flights and one Japan Airlines flight were required to land in Calgary. United Imperial was able to provide all ground transportation for these passengers, not so much through the use of the buses, but by reason of the large number of taxis, which the Company has on hand.

On flights landing in Calgary, it is possible to determine how many passengers are on the aircraft but it is not known how many of these passengers will require ground transportation to the City. With the coming expansion of the Calgary International Airport and through the use of Jumbo Jets, there is no question but that expanded ground transportation facilities will be required. With its present fleet, United Imperial is well able to meet the present demand, even where the number of deplaning passengers is not known, and the Company has demonstrated its financial ability to meet the demand for more ground transportation as the need arises.

In an average week, there are approximately 3,000 passengers using the airport buses into the City and approximately 1,700 using taxis. At the present time, United Imperial provides the bus service on a flight arrival basis, while having at least twenty taxis wait-

licence pour l'exploitation d'un service de taxis et de limousines à l'aéroport international de Calgary.

### L'aéroport international de Calgary

A l'heure actuelle six compagnies aériennes effectuent des vols réguliers à destination de l'aéroport international de Calgary, à savoir: Air Canada, Canadian Pacific Airlines, Western Airlines, Air West, Pacific Western Airlines et Time Airways. Outre ces vols réguliers, il existe un volume assez important de trafic provenant de vols nolisés, principalement exploités par Wardair et Pacific Western Airlines.

Étant donné que Calgary est relativement proche de la côte Pacifique, l'aéroport international de Calgary doit souvent accueillir des avions qui auraient normalement dû atterrir à Vancouver, parce que ce dernier aéroport subit fréquemment les effets du brouillard et se trouve alors, de ce fait, incapable d'accueillir les avions. Un cas de ce genre s'est notamment produit un dimanche soir, vers la fin de janvier 1969: Canadian Pacific Airlines s'est vue obliger de faire atterrir 1,200 passagers à l'aéroport international de Calgary, par suite de l'impossibilité d'atterrir à Vancouver. De plus, plusieurs vols d'Air Canada et un vol de Japan Airlines ont également dû atterrir à Calgary. United Imperial a été en mesure d'assurer le transport à terre de tous ces passagers, et ce non pas tant grâce à l'utilisation d'autobus qu'à cause du très grand nombre de taxis que possède notre compagnie.

Pour les vols atterrissant normalement à Calgary, il est possible de déterminer le nombre de passagers qu'il y a à bord de l'avion, mais on ignore par contre combien d'entre eux auront besoin de moyens de transport à terre pour se rendre dans la ville. Étant donné l'expansion prochaine de l'aéroport international de Calgary et l'utilisation des Jumbo Jets, il ne fait aucun doute qu'il va falloir disposer de moyens de transport au sol encore bien plus considérables. Avec le parc de taxis qu'elle exploite à présent, l'United Imperial est parfaitement en mesure de satisfaire à la demande actuelle, même si l'on ignore le nombre de passagers qui descendront de l'avion, et notre compagnie a prouvé qu'elle était financièrement à même de répondre à une demande accrue de transport au sol, lorsque le besoin s'en fait sentir.

Au cours d'une semaine normale, 3,000 passagers environ utilisent les autobus de l'aéroport pour se rendre en ville, tandis que 1,700 environ ont recours aux taxis. A l'heure actuelle, l'United Imperial assure le transport par autobus en fonction de l'arrivée des

ing at the terminal at most times.

#### The Company

United Imperial Cabs Limited employs approximately 400 full time employees, consisting of drivers, driver-owners, dispatchers, supervisors, maintenance personnel and administrative personnel. The physical assets, all of which are available for airport ground transportation have an approximate value of three-quarters of a million dollars. The vehicles operated by the Company are as follows:

- (a) 220 four-passenger taxis;
- (b) 3 twenty-three passenger buses;
- (c) 2 twelve-passenger limousines;
- (d) 2 seven-passenger V.I.P. limousines;
- (e) 1 baggage van.

There are approximately 160 taxis in general use throughout the day and night, leaving approximately 60 taxis available for use in peak periods or in the event of emergencies. The Company has maintained a strict policy of not using taxis for a period greater than twenty-four months. Of the 220 taxis operated by the Company, 70 are owned by independent drivers who rely upon the Company for their prime source of income. This latter group alone represents a larger fleet than any other taxi business in Calgary.

In order to maintain its present operation in Caglary, United Imperial is required to pay several assessments needed through licencing or through taxes. These consist of payments to the City of Calgary for a business licence, a taxi licence for each taxi and an airport business tax. The Province of Alberta is paid a fee for bus certificate, as well as a fee for a business licence. A business licence is also paid to the Province of British Columbia for cases where the Company transports passengers into that Province, as it has on several occasions in the past.

United Imperial has demonstrated its stability and financial ability on several occasions. One noted case occurred in 1965, when the Company paid the sum of \$15,000.00 with respect to a loss, which in the opinion of the

avions, tout en ayant au moins une vingtaine de taxis stationnés la plupart du temps à l'aéroport.

#### La Compagnie

L'United Imperial Cabs Limited emploie environ 400 personnes à plein temps, à savoir des chauffeurs, des chauffeurs-propriétaires, des dispatchers, des surveillants, le personnel d'entretien et le personnel administratif. L'actif en matériel, qui est disponible en totalité pour le transport au sol vers l'aéroport et à partir de l'aéroport, a une valeur approximative de sept cent cinquante mille dollars. Le parc de voitures exploité par la compagnie se décompose comme suit:

- a) 220 taxis à quatre places;
- b) 3 autobus à trente-trois places;
- c) 2 voitures de places pour douze passagers;
- d) 2 voitures de places de luxe pour sept passagers;
- e) une camionnette pour les bagages.

A l'heure actuelle, environ 160 taxis sont en service jour et nuit, ce qui laisse une réserve approximative de 60 taxis pour utilisation pendant les périodes de pointe, ou dans les cas d'urgence. Notre compagnie a pour politique, strictement respectée, de ne jamais utiliser ses taxis pendant plus de vingt-quatre mois. Sur les 220 taxis exploités par notre compagnie, 70 appartiennent à des chauffeurs indépendants dont notre compagnie constitue la principale source de revenus. Ce dernier groupe, à lui seul, représente un parc de taxis plus important que celui de n'importe quelle autre entreprise de taxis à Calgary.

Afin de pouvoir poursuivre ses opérations actuelles à Calgary, l'United Imperial doit payer diverses sommes, soit pour les licences, soit sous forme de taxes. Il s'agit en fait du paiement, à la ville de Calgary, des droits afférents à une licence commerciale, à une licence d'exploitation de taxis, pour chaque taxi exploité, et du paiement d'une taxe pour opérations commerciales sur l'aéroport. A la province d'Alberta, la compagnie paye un droit pour le certificat d'autobus, ainsi qu'un autre droit pour une licence d'entreprise commerciale. Les droits pour une licence du même genre doivent également être payés à la province de Colombie-Britannique pour les cas où notre compagnie transporte des passagers sur le territoire de cette province, comme cela s'est déjà produit à diverses reprises dans le passé.

L'United Imperial a fait preuve à diverses reprises de sa stabilité et de la solidité de ses ressources financières. Nous pouvons citer un cas notoire, survenu en 1965, à l'occasion duquel notre compagnie paya la somme de

Company and certain airport personnel appeared to be questionable.

### The Service

The Company maintains 17 stands at various locations within the City of Calgary, including hotels, office buildings, restaurants and shopping centres, all of which locations are maintained at the request of the business concerned. Passengers to and from the airport are picked up and delivered from or to eight locations, being the Calgary Inn, Palliser Hotel, Wales Hotel, York Hotel, Summit Hotel, Holiday Inn, Caravan Motel and Empress Hotel.

The services provided by the Company operate on a twenty-four hour, seven day a week basis, compared to the majority of the other taxi businesses within the City of Calgary, who operate nothing more than a telephone answering service, without any real permanency of location or personnel. The Company maintains a fully equipped garage to maintain its equipment, which operation utilizes approximately ten persons.

The fares and rates charged by the Company are not only considered competitive by persons using this type of service, but possibly are low in relation to the same type of service provided in other cities in Canada. The one-way fare to or from the airport is \$1.25 on the airport buses, while the fares in the taxis are the usual fares between any two locations in the City. The fares charged in the taxis is as standard as can be the case in Calgary, with the basic charge for the first half-mile being lower than a number of other taxis in the City.

The Company maintains a \$500,000.00 per passenger insurance policy covering passengers travelling in the limousines and taxis and a \$1,000,000 per passenger policy covering those using the buses. The licence granted by the Department of Transport requires a minimum coverage of \$300,000.00. The coverage provided for its passengers by United Imperial compares more than favourably with the protection afforded by other ground transportation services in Canada and the United States, and is considerably more than any other taxi service in Calgary. Most of the other taxis maintain a minimum coverage of \$35,000.00 and there have been occasions where insurance coverage has been cancelled

\$15,000 à la suite d'une perte, dont le caractère a néanmoins paru douteux à notre compagnie et même à certains membres du personnel de l'aéroport.

### Le service

Notre compagnie entretient 17 stations en différents endroits de la ville de Calgary, y compris des hôtels, des édifices à usage de bureaux, des restaurants et des centres commerciaux, et dans chacun de ces cas ce sont les entreprises elles-mêmes qui demandent le maintien de ces stations. Les passagers sont transportés dans les deux sens entre l'aéroport et huit autres points fixes en ville, à savoir, le Calgary Inn, Palliser Hotel, Wales Hotel, York Hotel, Summit Hotel, Holiday Inn, Caravan Motel et Empress Hotel.

Notre compagnie fournit ces services 24 heures par jour et sept jours par semaine, alors que la plupart des autres entreprises de taxis sur le territoire de la ville de Calgary se contentent de maintenir un service de réponses téléphoniques, sans aucune véritable permanence de stations ou de personnel. Notre compagnie possède en outre un garage complètement équipé pour l'entretien de son équipement; ce garage emploie environ dix personnes.

Les tarifs pratiqués par la compagnie sont non seulement considérés comme compétitifs par les personnes qui ont recours à ce genre de service, mais ils sont encore probablement très bas si on les compare au même type de services fourni dans d'autres villes du Canada. Le trajet aller vers l'aéroport ou à partir de l'aéroport coûte \$1.25 dans les autobus de l'aéroport, tandis que les tarifs des taxis sont les mêmes que ceux qui sont pratiqués entre deux points quelconques sur tout le territoire de la ville. Le prix de la course dans les taxis est aussi normalisé que la chose est possible à Calgary, le prix de la prise en charge, pour le premier demi-mille, étant moins élevé que chez diverses autres compagnies de taxis dans cette ville.

La compagnie paye une police d'assurance qui couvre chacun de ses passagers voyageant à bord de ses voitures de places et de ses taxis jusqu'à concurrence de \$500,000, tandis que ceux qui voyagent à bord des autobus sont couverts jusqu'à concurrence de \$1,000,000. La licence accordée par le ministère des Transports exige seulement une garantie minimale de \$300,000. La garantie ainsi offerte à ses passagers par United Imperial peut être très favorablement comparée à celle que fournissent d'autres services de transport au sol au Canada et aux États-Unis, et est nettement supérieure à celle qu'offre n'importe quel autre service de taxis à Calgary. La plupart des autres entreprises de taxis se

on taxis other than United Imperial's, for non-payment of insurance premium.

It has been suggested by certain persons that the airport should be thrown open to all taxis in Calgary. Coupled with this right, however, it is respectfully submitted that there is an obligation and it is baltantly clear that United Imperial is more than meeting this obligation. It is doubtful that at the present time, there is any other firm capable of meeting the airport requirements.

LETTERS OF APPRECIATION ON THE QUALITY OF THE SERVICE ARE ON FILE WITH THE CLERK OF THE COMMITTEE.

contentent d'une garantie minimale de \$35,000 et l'on connaît des cas où la garantie de l'assurance a été retirée à d'autres taxis que ceux de United Imperial, pour non paiement des primes.

Certaines personnes ont demandé que l'aéroport soit ouvert à tous les taxis à Calgary. Nous faisons cependant respectueusement remarquer qu'un tel droit ne peut aller sans l'obligation correspondante, et il apparaît avec une évidence aveuglante que United Imperial fait bien plus que satisfaire à cette obligation. Nous doutons qu'il y ait à l'heure actuelle n'importe quelle autre entreprise capable de satisfaire aux exigences de l'aéroport.

LETTRES D'APPRÉCIATION CONCERNANT LA QUALITÉ DU SERVICE SONT EN FILIÈRE AU BUREAU DU GREFFIER DU COMITÉ.

## APPENDIX "CC"

Mr. Robert Normand  
Clerk of the Standing Committee  
on Transport and Communications  
House of Commons  
Ottawa

Dear Sir:

Re: Subject of Ground Transportation at  
Calgary International Airport

We, the undersigned, find conditions at the airport to be very unfair to the smaller taxi companies in Calgary.

When unloading passengers at the departure door of the airport, drivers from all companies are forbidden to help their passengers with suitcases or bags even though there are no Red Caps available at the time. Not complying with this ruling results in a traffic ticket or summons.

We request an unloading zone for taxis that would eliminate this and thus create a better situation for the air passengers.

We, of the independent cab companies, request that we be allowed, after unloading, to take our position in the "cab rank" and be permitted to load passengers from the airport. This privilege is denied us at the present time.

Failing this we request a second cab rank for the smaller companies, thus giving the customer a choice of cabs and in many cases enabling the driver of an independent cab to have a "pay load" back to the city centre.

As conditions are now, even when meeting a flight for a particular customer, the cab driver of a smaller company must park *behind the terminal*, contact his fare, walk back to his cab and drive more than 700 yards to pick up the customer.

Should these requests be granted we believe a better situation for customers and cabs would result.

Please address any correspondence relating to this matter to:

T. Ellis  
c/o City Cabs  
126-13th Avenue, S.W.  
Calgary, Alberta

## APPENDICE «CC»

Le 24 mars 1970.

M. Robert Normand  
Greffier du Comité permanent  
des transports et des communications  
Chambre des communes  
OTTAWA

Monsieur,

Sujet: Transport de surface de l'aéroport international de Calgary

Nous, les soussignés, trouvons les conditions à l'aéroport très injustes envers les petites compagnies de taxis de Calgary.

Lorsque les passagers descendent devant la porte de départ de l'aéroport, on défend aux chauffeurs de toutes les compagnies d'aider les passagers avec leurs bagages même s'il n'y a pas de Red Caps (porteurs) libres à ce moment-là. Ne pas se plier à cette exigence peut entraîner une contravention ou un mandat.

Nous demandons une zone de débarquement pour les taxis, qui empêcherait cet état de choses et qui rendrait la situation plus agréable pour les passagers de l'air.

Nous, des compagnies de taxis indépendantes, demandons la permission, après avoir fait descendre un passager, de prendre place dans la «file de taxis» et d'avoir la permission de prendre des passagers à l'aéroport. Ce privilège nous est refusé actuellement.

Si cela ne peut se faire, nous demandons une seconde classe pour les petites compagnies, qui permettrait aux clients d'avoir le choix des taxis et qui, dans bien des cas, permettrait au chauffeur d'un taxi indépendant d'obtenir «un voyage payant» pour revenir au centre-ville.

Dans les conditions actuelles, même s'il vient chercher un client particulier qui arrive par avion, un chauffeur de taxi d'une petite compagnie doit stationner *derrière l'aéroport*, prendre contact avec son client, revenir à son taxi et conduire plus de 700 verges pour rejoindre son client.

Si on accédait à nos demandes, nous croyons qu'une situation plus favorable prévaudrait pour le client et pour le taxi.

Veuillez adresser toutes correspondances à ce sujet à

T. Ellis  
c/o City Cab  
125—13<sup>e</sup> Avenue, S.W.,  
Calgary, (Alberta)

Attached is a list of Companies represented in this brief.

Bees Taxi, Black & White Taxi, Brentwood Taxi, City Cabs, Dot Taxi, Circle Cabs, Duffy's Taxi, East End Taxi, Independent Cabs, Mayfair Taxi, Metro Taxi, Tijuanna Taxi, Island Taxi, Curry Taxi.

Ci-joint une liste des compagnies que représente ce mémoire.

Bees Taxi, Black & White Taxi, Brentwood Taxi, City Cabs, DOT Taxi, Circle Cabs, Duf-fy's Taxi, East End Taxi, Independent Cabs, Mayfair Taxi, Metro Taxi, Tijuanna Taxi, Island Taxi.

---

Queen's Printer for Canada, Ottawa, 1970  
Imprimeur de la Reine pour le Canada, Ottawa, 1970









BINDING SECT. MAR 30 1972

